



FAMILIA ACORAZADA DEL EJÉRCITO DE CHILE





HISTORIA DE LOS VEHÍCULOS BLINDADOS

FAMILIA ACORAZADA DEL EJÉRCITO DE CHILE

HISTORIA DE LOS VEHÍCULOS BLINDADOS DEL EJÉRCITO

(1936-2009)

Ejército de Chile

Registro de Propiedad Intelectual N° 197.798
Impreso en los Talleres del Instituto Geográfico Militar
Santiago de Chile

Presentación

Es muy grato presentar esta obra, que considera una completa e interesante recopilación de antecedentes históricos, imágenes y fotografías del material acorazado que, desde su incorporación hasta nuestros días, tiene el Ejército de Chile, señalándose su empleo en instancias de instrucción y entrenamiento, como también características descriptivas y las capacidades tácticas y técnicas de cada unidad; las que en su momento y contexto fueron parte de los esfuerzos que han contribuido de manera esencial a preservar la paz y garantizar la soberanía del país.

La incorporación de estos nuevos sistemas tecnológicos constituyeron –en su momento– verdaderos "saltos cualitativos" para el Ejército, potenciando su fuerza y sofisticando su estructura operacional. En tal sentido, este registro ilustrado da cuenta también de los cambios que fue experimentando la doctrina operacional, como sustento conceptual para el entrenamiento de la fuerza terrestre, en aras del cabal cumplimiento de su misión primordial en la defensa del territorio nacional.

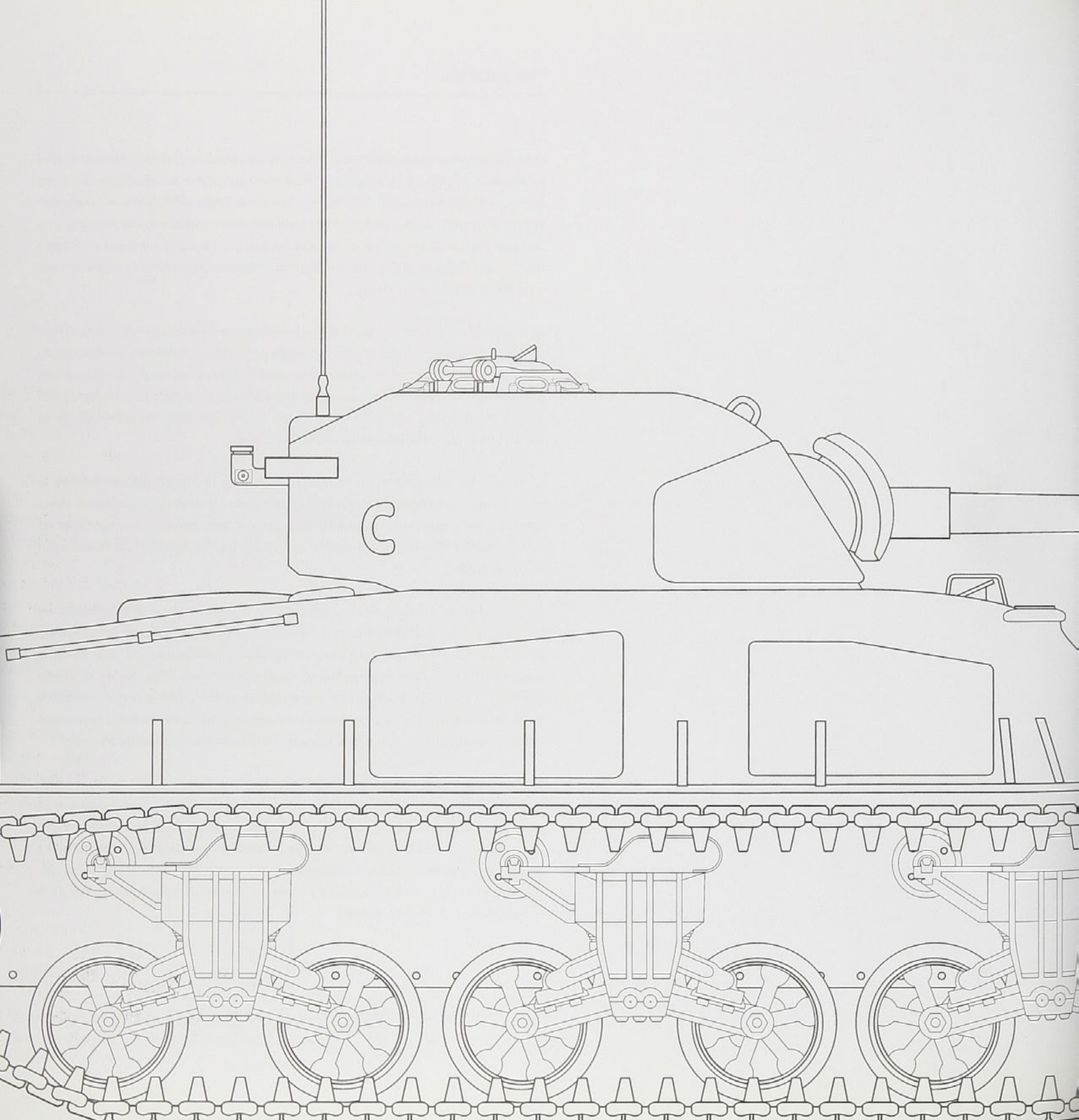
La entrega de esta publicación constituye, asimismo, un testimonio histórico de la continuidad de los procesos institucionales de incorporación de nuevo material, como preocupación y objetivo permanente de los respectivos mandos para mantener un Ejército eficaz y eficiente en la disuasión, el conflicto y en la seguridad y la cooperación internacionales.

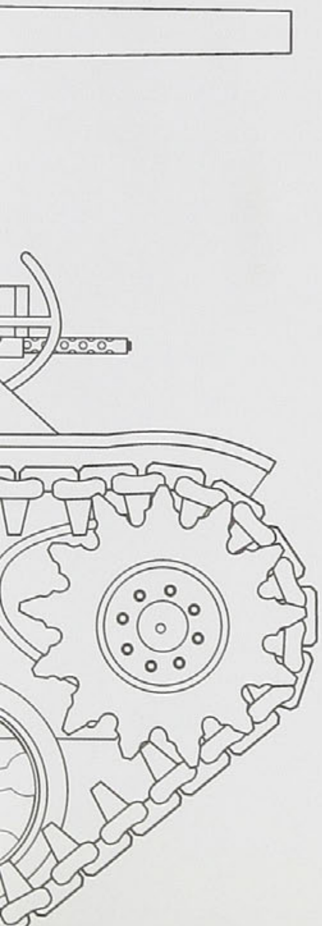
En este contexto, cobran valor los esfuerzos de modernización y transformación en los últimos años, particularmente al crearse las Brigadas Acorazadas como fuerzas de disponibilidad inmediata, de alta especialización, polivalentes, de gran potencia y movilidad táctica, que representan un poder de combate relevante en el diseño operacional, para la ejecución de operaciones bajo el concepto de la guerra de maniobra; tareas acrecentadas, gracias al profesionalismo con que el personal ha vivido su vocación militar y desempeñado sus responsabilidades frente al nuevo material incorporado.

El conocimiento del desarrollo de estos diseños y procesos, a través de los cambios experimentados, a partir de la incorporación y adecuación de las tecnologías que se presentan en este libro, resultan atingentes para la comprensión y posicionamiento de la visión de un Ejército para el combate, actualizado y sustentable, determinado a cubrir la necesidades de defensa y seguridad de la sociedad chilena –a la cual ha servido por 200 años–, y que se proyecta para continuar siendo un actor fundamental de la independencia y soberanía de Chile.

COMANDANCIA EN JEFE DEL EJÉRCITO * CHILE *

JUAN MIGUEL FUENTE-ALBA POBLETE
General de Ejército
Comandante en Jefe


C



Prólogo

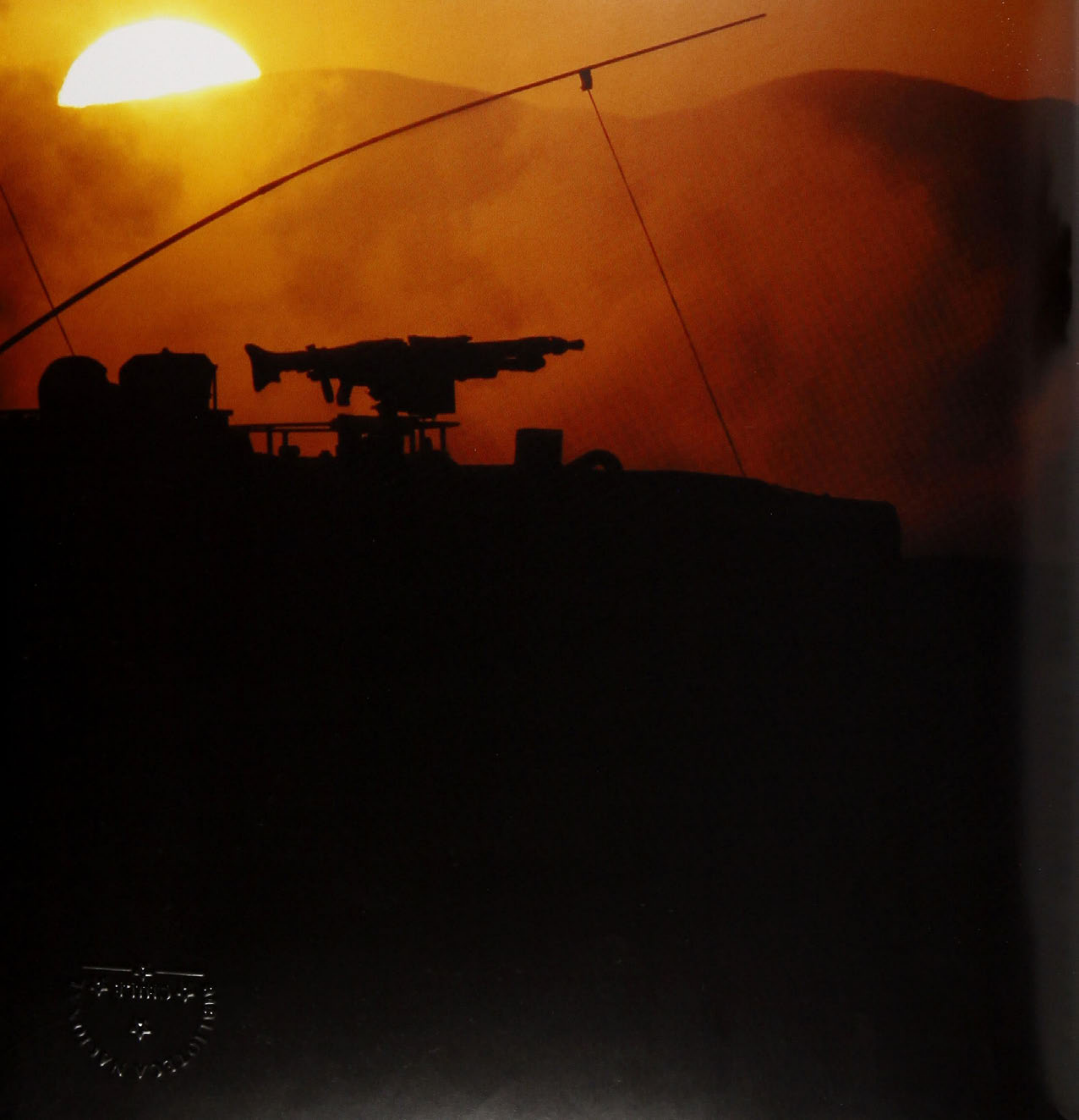
El Ejército de Chile a través de su proceso de modernización y transformación, ha materializado institucionalmente objetivos para el desarrollo de la fuerza, donde los nuevos sistemas de armas como elemento tecnológico han modificado los procedimientos y las técnicas de combate.

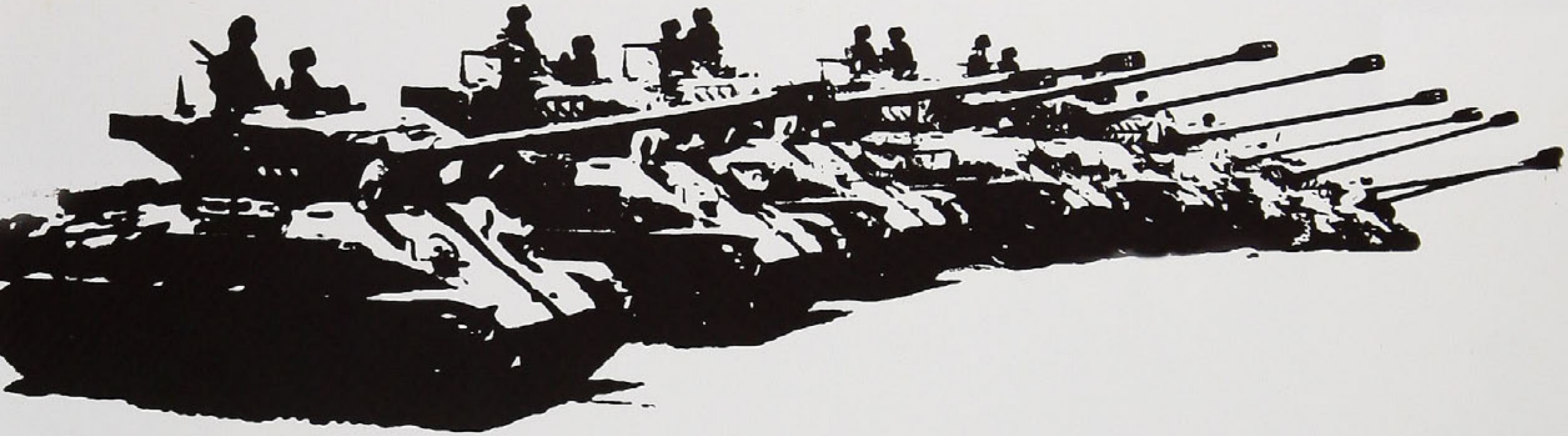
Al mismo tiempo, se han implementado cambios en la doctrina operacional como sustento intelectual para un entrenamiento realista y riguroso de la fuerza terrestre, adecuándose simultáneamente la organización funcional y la estructura operativa de sus unidades, con el objeto de materializar efectivamente la visión de un Ejército chileno polivalente, interoperativo, actualizado y sustentable.

En este contexto de modernización y transformación, al crearse las Brigadas Acorazadas como fuerzas de disponibilidad inmediata de alta especialización, gran potencia, polivalentes y de alta movilidad táctica que representan un poder de combate relevante en el diseño operacional para la ejecución de operaciones ofensivas bajo el concepto de la guerra de maniobra, es necesario entregar esta publicación como un testimonio histórico de la continuidad de los procesos institucionales de incorporación de nuevo material, como preocupación y objetivo permanente de sus mandos para mantener un Ejército eficaz y eficiente en la disuasión, la seguridad y la cooperación internacional y el conflicto.

Oficiales y personal del cuadro permanente, deseo destacar por intermedio de esta publicación de la División Doctrina, que junto a la importancia de conocer los pasajes y hechos gloriosos de nuestra invicta y brillante historia militar, es asimismo necesario comprender los diferentes procesos de desarrollo que ha tenido desde sus inicios nuestro Ejército, como fuerza de combate para adecuarse en forma permanente a los cambios tecnológicos, los diferentes espectros del conflicto y a las necesidades de defensa y de seguridad de la sociedad chilena a la cual sirve desde el nacimiento de la Patria.

En este sentido, la familia acorazada permitirá conocer en forma gráfica, moderna y entretenida, los diferentes tipos y clase de material blindado, acorazado y mecanizado que han formado parte de nuestros cuerpos de tropa desde su incorporación, siendo estos medios un elemento importante de la potencia de combate de una fuerza terrestre que ha contribuido de manera fundamental a preservar la paz y garantizar la soberanía nacional del Estado chileno.





INTRODUCCIÓN

Familia Acorazada del Ejército de Chile es un compendio histórico de los diversos tipos de vehículos blindados que ha tenido la Institución desde la primera mitad del siglo XX hasta el presente.

Su propósito es mostrar al lector, en forma simple y muy general, los antecedentes más relevantes relacionados con el servicio prestado por este material en nuestro país, como también las particulares características técnicas de cada tipo, ya se trate de tanques, carros, piezas de artillería autopropulsada, vehículos blindados de ingenieros, tanques recuperadores u otros para tareas específicas.

El Ejército de Chile, como modelo de organización, doctrina y funcionamiento para varios países americanos, siempre ha mantenido una especial preocupación por la evolución de la tecnología de defensa y su directo efecto en la doctrina institucional. Es así como la aparición de los primeros tanques en los campos de batalla del norte de Francia durante la I Guerra Mundial fue objeto de profundos estudios, cuyos alcances, sumados al empleo de aeronaves, revolucionaron la forma de combatir. En ese momento, el tanque fue el arma maestra que devolvió la movilidad a la fuerza; movilidad que le había sido arrebatada por la potencia, alcance y precisión de la artillería y por el uso generalizado de las ametralladoras en todos los frentes de combate.

Los acontecimientos ocurridos en la I Guerra Mundial, la Guerra del Chaco y, especialmente, durante la II Guerra Mundial confirmaron que la movilidad y la velocidad de las unidades blindadas, mecanizadas y motorizadas adquieren preponderancia por sobre la potencia de fuego menos móvil o estática, representada por las líneas fortificadas concebidas en la década de 1920.

De esta forma, una nueva modalidad de combate se consolida, conocida como Guerra de Maniobra. El interés de la Institución en esta nueva modalidad de combate se concretó con la adquisición de los primeros vehículos blindados Carden Lloyd ingleses, la creación de la Escuela de Unidades Motorizadas, que luego cambió su nombre a Escuela de Unidades Mecanizadas cuando se adquirieron en Estados Unidos los tanques M-3 Stuart y los carros blindados M-3 Scout. Posteriormente, se organizaron dos destacamentos blindados y se resolvió la creación del Arma de Blindados.

El permanente estudio de las últimas guerras, las tácticas innovadoras, los nuevos procedimientos y las lecciones aprendidas, tanto propias como de otros ejércitos, llevaron a la Institución a asumir que la Guerra de Maniobra constituye el modelo táctico-operacional por seguir para el empleo de la fuerza terrestre.

Progresivamente, se ha realizado un proceso de modernización del Ejército de Chile, adquiriéndose algunas unidades de artillería autopropulsada en Francia y nuevos tanques. Más tarde, se dispuso la fusión de la Caballería y de Blindados, creándose el Arma de Caballería Blindada; se mecanizan unidades de Infantería y de Ingenieros; se crean inicialmente dos brigadas acorazadas, luego dos más; y se forman nuevas unidades de Infantería Blindada, con lo que se dispone de un sistema de armas moderno y adecuado a la Guerra de Maniobra.

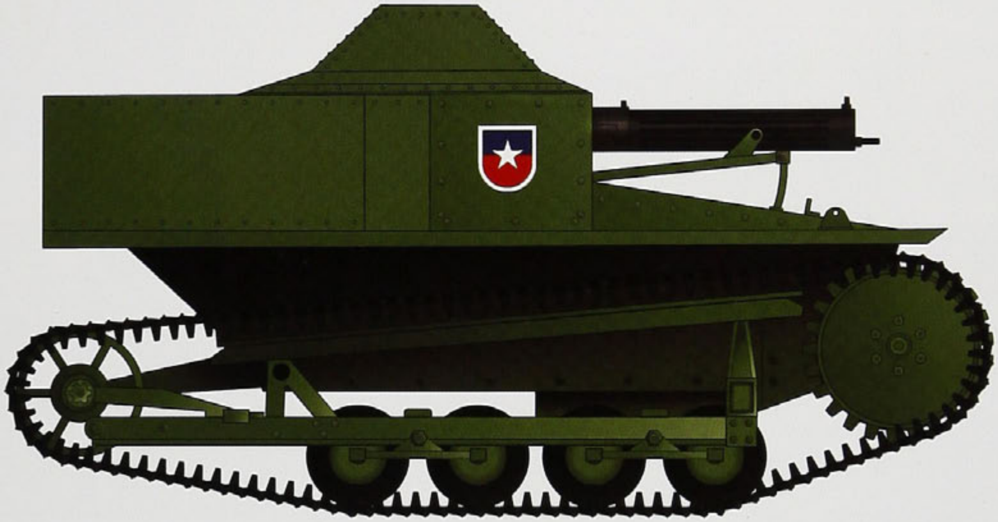
En suma, Familia Acorazada del Ejército de Chile expone gráficamente, en forma muy sucinta, lo que ha sido el transcurrir histórico entre la adquisición de los carros Carden Lloyd, hasta la llegada de los tanques Leopard 2 A4, el tanque antiaéreo Gepard y los carros de combate de infantería Marder.



Columna de carros Carden Lloyd en Santiago, 1936.

MK VI

CARRO CARDEN-LLOYD MK VI



A su llegada, Santiago, 1936.

Fabricación	: Vickers-Carden Lloyd Inglaterra
Tripulación	: 2
Largo	: 2.46 m
Ancho	: 1.75 m
Alto	: 1.22 m
Peso	: 1,5t
Armamento	: ametralladora Vickers .303
Blindaje	: 6-9 mm
Velocidad	: 40 km/h caminos
Motor	: Ford T de 40 hp
Peso/potencia	: 26,6 hp/t
Suspensión	: bogie
Autonomía	: 140 km

El carro Carden Lloyd Mk VI es producto de un diseño original del General inglés Martel durante la década de 1920. Es considerado uno de los vehículos más famosos en la historia de los blindados, ya que fue el modelo básico para la fabricación de una serie de variantes en muchos países del mundo. La simpleza y confiabilidad de su sistema de rodaduras significó un gran avance en el desarrollo de vehículos blindados ligeros y baratos. La producción de este carro comenzó en 1927 y se prolongó hasta 1935, siendo construidos 450 modelos de diferentes tipos, solamente en Inglaterra. La mayoría de estos vehículos fueron construidos como carros ametralladora, portamunición o tractores de armas. Prestó servicios en Gran Bretaña, Polonia, Checoslovaquia, URSS y Japón; además, fueron entregados en cantidades menores a Bélgica, Canadá, Francia, India, Italia, Holanda, Siam, Grecia, China, Finlandia, Portugal, Bolivia y Chile.

Este carro fue utilizado por los bolivianos en la Guerra del Chaco (1932 a 1935); en la Guerra Franco-Tailandesa (1940 a 1941); y por Bélgica y Holanda durante la invasión alemana de 1940.

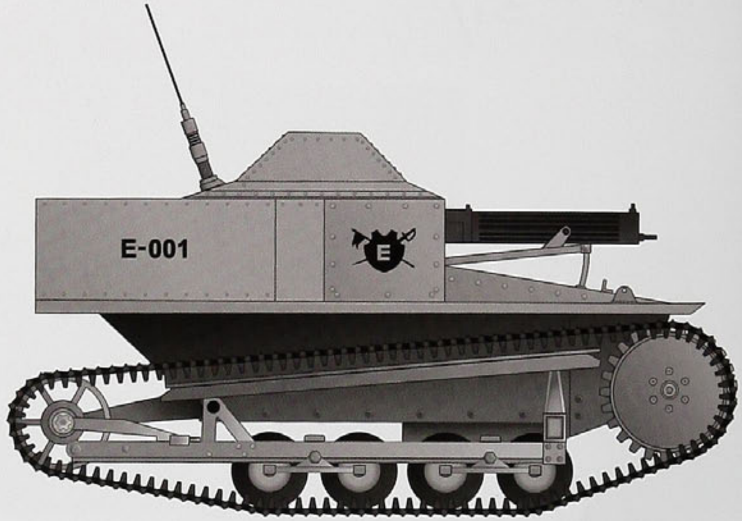
El Carden Lloyd llegó a Chile en 1936, entregándose cinco unidades a la Escuela de Aplicación de Infantería. Posteriormente, con la creación de la Escuela de Unidades Motorizadas, el 9 de noviembre de 1944, estos vehículos pasaron a formar parte de ese instituto y, más tarde, fueron transferidos a Carabineros de Chile, hasta que en la década de 1950 fueron dados de baja.

El carro Carden Lloyd no corresponde a la concepción clásica que se tiene de un tanque; no obstante, fue el primer vehículo blindado de oruga completa que adquirió Chile y el primer asomo en la práctica de la movilidad, potencia de fuego y protección blindada requerida para la aplicación de la Guerra de Maniobra. Tal vez, esta sea la razón por la que se le considera como el precursor del Arma de Blindados.

Escuela de Caballería Blindada, San Isidro, Quillota, 1984.



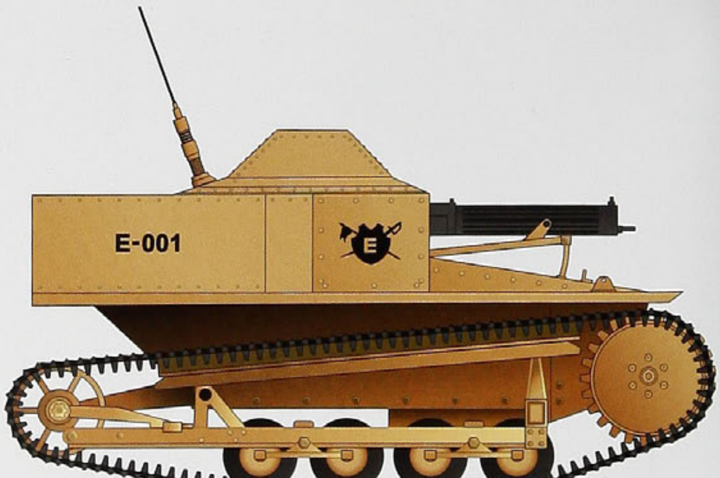
Carro Carden Lloyd en su versión original.

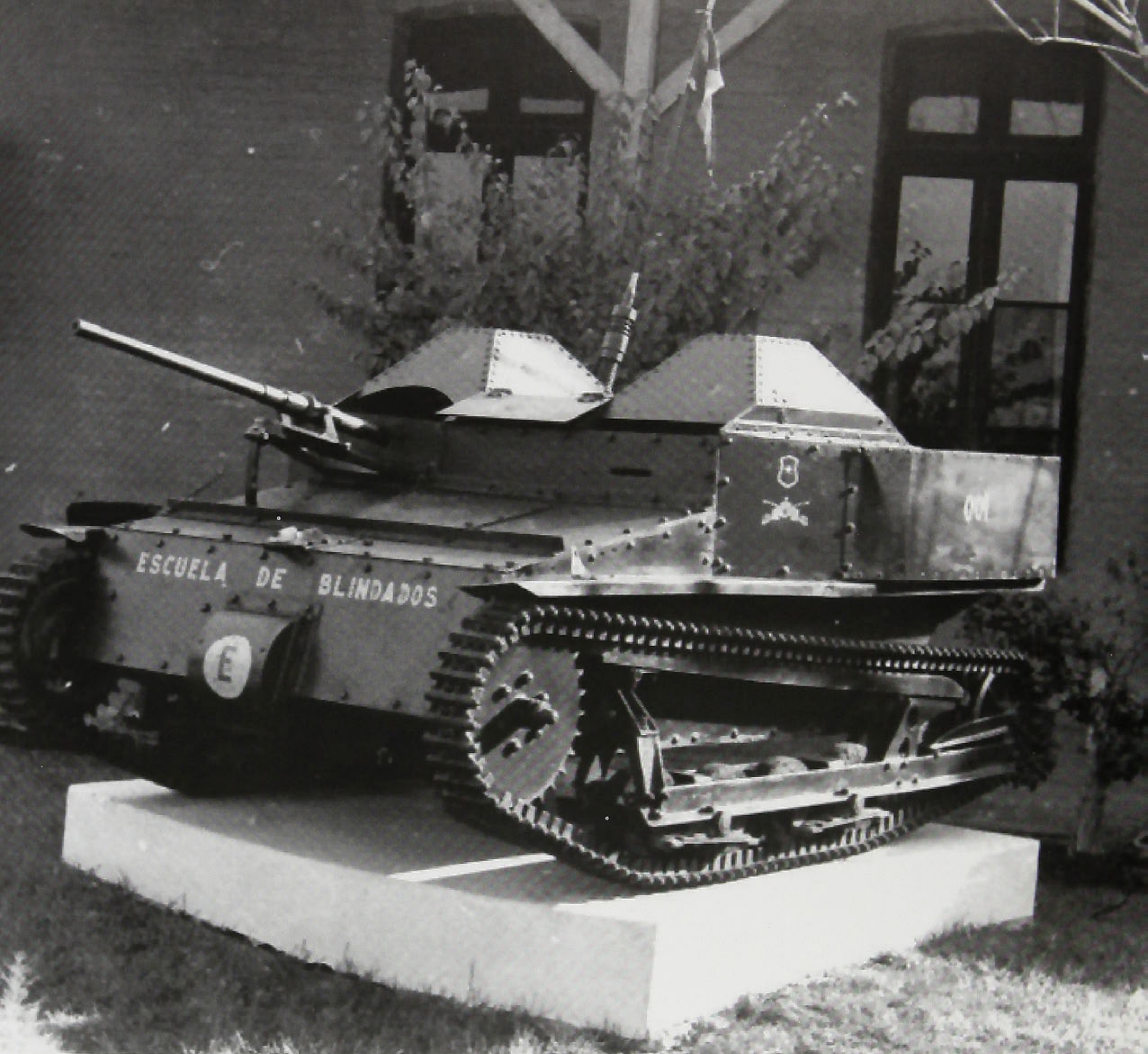


Escuela Blindados, Santa Rosa 900, Santiago, 1975.



Escuela de Caballería Blindada, Iquique 2009.



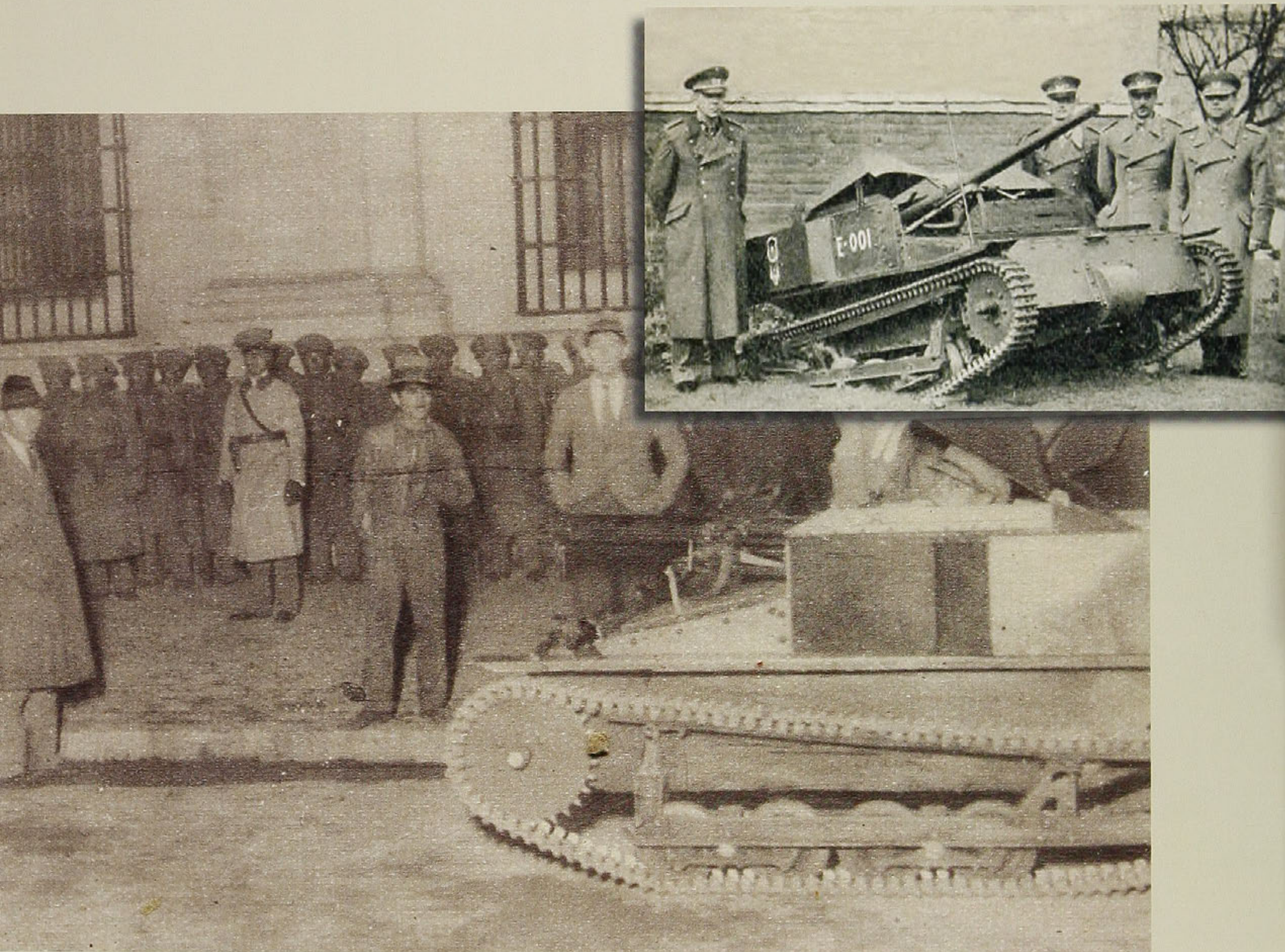


CARDEN LLOYD

Actual ubicación del Carden Lloyd en la Escuela de caballería Blindada en Iquique.



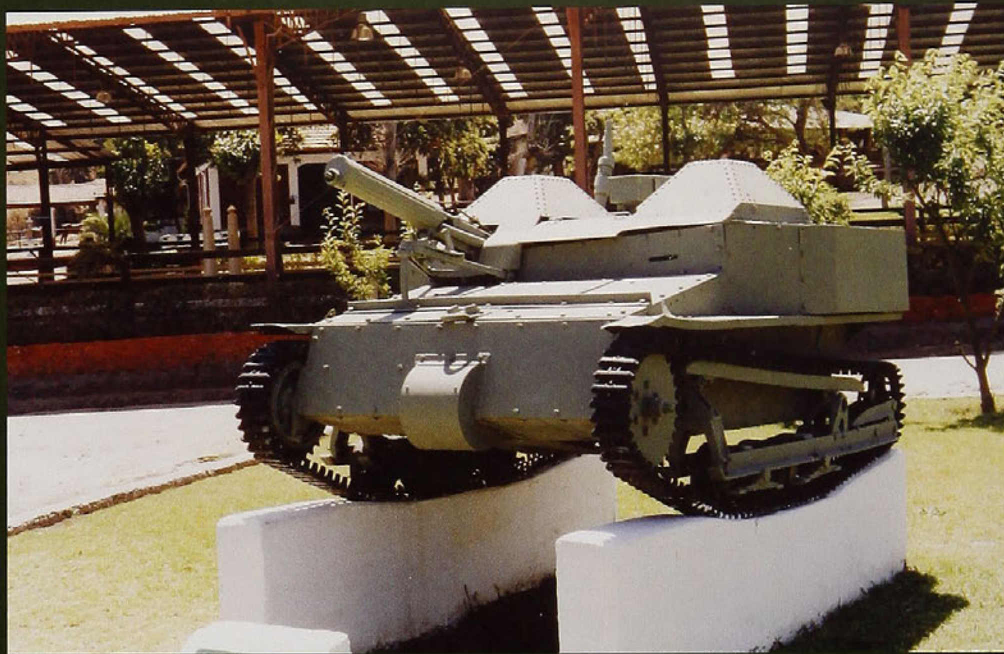
CARDEN LLOYD


E-001

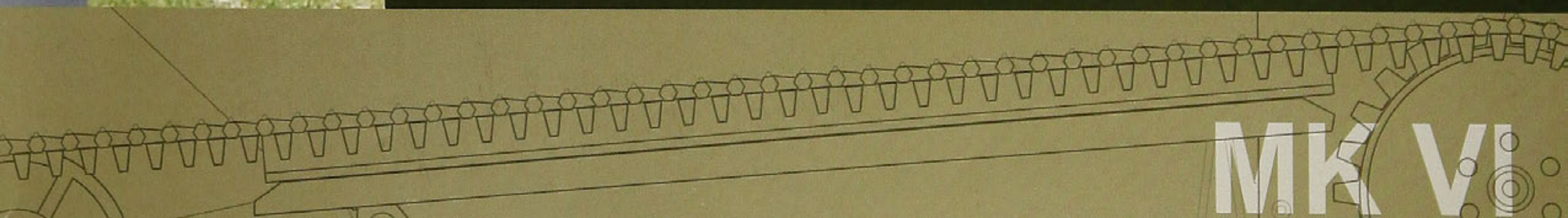




Carden Lloyd en el museo de tanques de la Escuela de Caballería Blindada en Quillota.





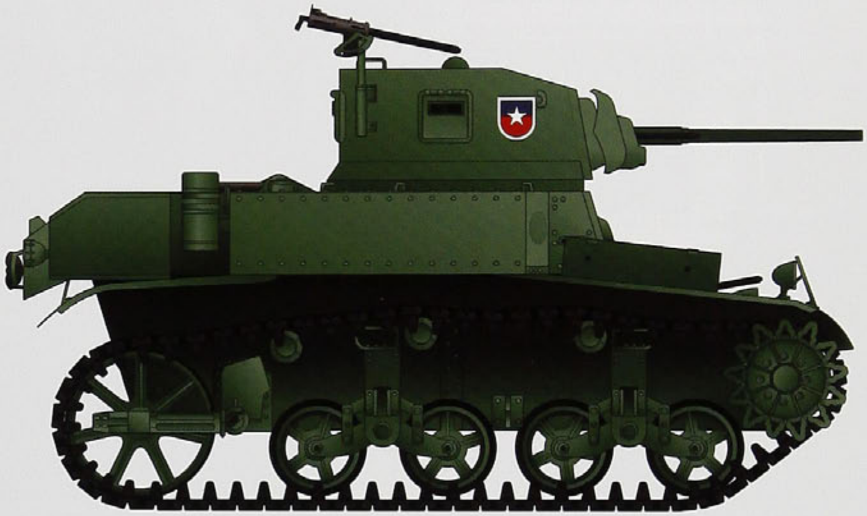




Tripulaciones de la compañia de tanques en Antonio Varas, 1960.

M-3 A1

TANQUE LIGERO M-3 A1 STUART



Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 4
Largo	: 4,5 m
Ancho	: 2,46 m
Alto	: 2,3 m
Peso	: 14,7 t
Armamento	: cañón 37 mm M6 con 174 proyectiles 2 x .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 13 - 51 mm
Velocidad	: 58 km/h caminos, 30 km/h todo terreno
Motor	: Continental W-670-9A, 7 cilindros radial, de 250 hp
Peso/potencia	: 17.82 hp/t
Suspensión	: VVSS (Vertical Volute Spring Suspension)
Autonomía	: 120 km

Alarmados por los acontecimientos europeos y asiáticos previos a la II Guerra Mundial, y atentos a los nuevos desarrollos en materia de tanques, el Gobierno norteamericano se percató de que la totalidad de su material blindado estaba obsoleto, y comenzó con un programa de modernización, cuyo primer resultado fue el tanque ligero M-3. La producción de este tanque empezó en marzo de 1941 y duró hasta octubre de 1943, habiéndose fabricado más de 25.000 unidades de varios tipos que vieron acción en todos los frentes de guerra.

En lo terrestre, la primera contribución al esfuerzo de guerra británico fue el envío de estos tanques ligeros M-3 a África del Norte. Rápidamente, los británicos se adaptaron a su novedoso motor radial y a sus excelentes características de velocidad y movilidad, y lo denominaron cariñosamente Honey, a pesar de que el nombre oficial correspondió al de tanque ligero M-3 Stuart, en honor al general de la caballería confederada norteamericana. Ya en noviembre de 1941, durante la Operación Crusader en el desierto libio, se demostró que este tanque no podía enfrentar a los modelos más avanzados que oponían los alemanes y pronto fue relegado a misiones de seguridad, exploración y escolta. No obstante, el M-3 Stuart era rápido, mecánicamente confiable y muy adecuado a sus nuevas misiones.

Con el ingreso de Estados Unidos a la II Guerra Mundial y la inclusión de los países latinoamericanos al esquema de defensa hemisférica, llegó a Chile durante 1943,

una primera partida de 12 tanques M-3 A1 y 15 carros de reconocimiento Scout M-3, que fueron destinados a la Escuela de Unidades Motorizadas que, dadas las circunstancias, cambió su denominación por Escuela de Unidades Mecanizadas.

Se inició de inmediato un intensivo entrenamiento de las primeras tripulaciones a cargo de instructores estadounidenses y, simultáneamente, un grupo de oficiales chilenos viajó a Estados Unidos para realizar un curso de conducción de unidades blindadas. La participación de estos tanques durante las maniobras de 1944 en el Fundo El Peral, cerca de Santiago, causó una positiva impresión tanto entre el alto mando del Ejército, como también en círculos políticos y civiles.

El tanque M-3 A1 fue el primer tanque del Ejército chileno y el medio fundamental sobre el que se desarrolló la doctrina blindada nacional de esa época, que tuvo la virtud de integrar tanto las concepciones de empleo norteamericanas, como las tácticas desarrolladas por los alemanes.

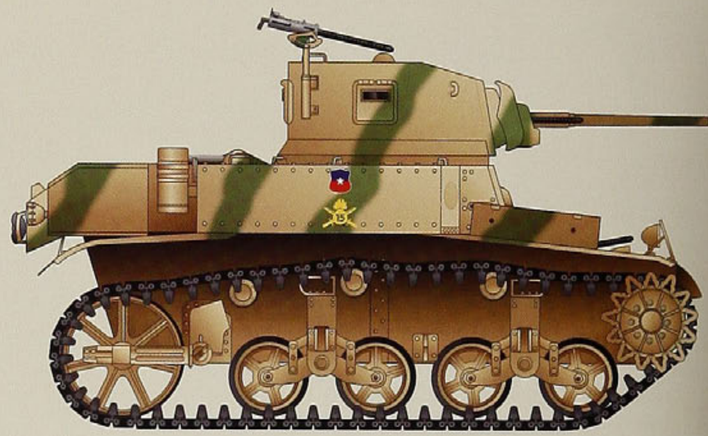
Posteriormente, entre 1944 - 1945, continuaron llegando nuevas partidas de tanques para el Destacamento Blindado N.° 1 en Iquique, el que al fusionarse con el Regimiento de Caballería N.° 1 Granaderos en 1957, se denominó Destacamento Blindado N.° 1 Granaderos.

Estos tanques a pesar de su temprana obsolescencia, sirvieron al Ejército chileno en forma destacada, instruyendo a muchas generaciones de tanquistas imbuidos con un nuevo espíritu, el de la movilidad y velocidad aplicada a la potencia de fuego, creando así los primeros esbozos de la Guerra de Maniobra, pilar de la actual doctrina institucional.

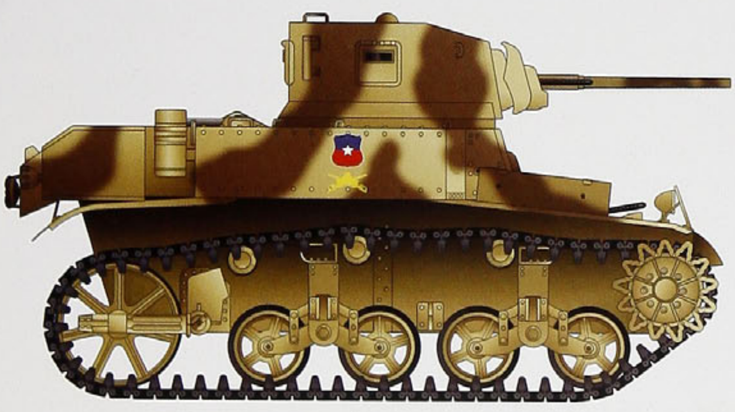
Con la llegada de tanques y carros más modernos durante 1971 y la creación de las compañías de exploración blindadas, en los Regimientos Rancagua y Calama, se asignaron a ellas 12 tanques que aún se encontraban operacionales. Los tanques M-3 A1 Stuart fueron retirados del servicio en 1975, pero todavía existen algunos ejemplares en condiciones de desplazarse, los que año a año participan orgullosamente de las ceremonias de la Caballería Blindada.



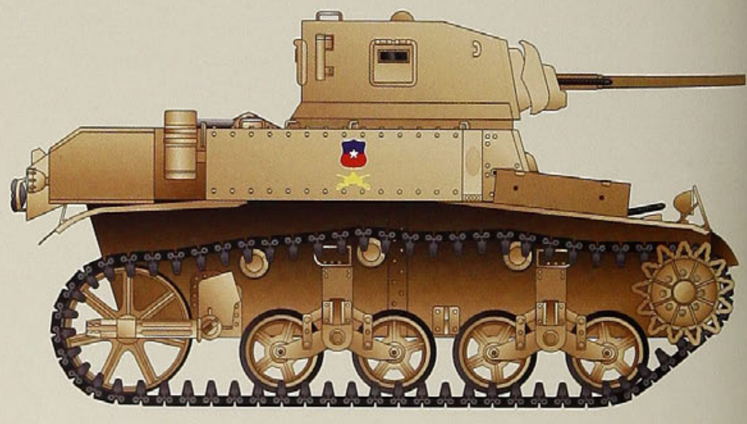
Tanque M-3 A1 Stuart, Regto. Blindado N.° 2, Santa Rosa, Santiago, 1973.



Tanque M-3 A1 Stuart, Regto. Rancagua, Compañía de Exploración Blindada, Arica, 1971.



Tanque M-3 A1 Stuart, Regto. Granaderos, Iquique, 1958.

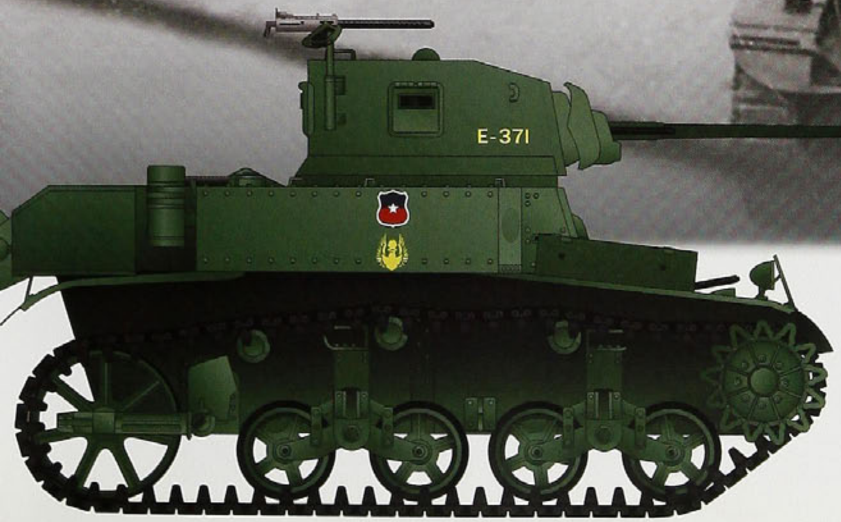


Tanque M-3 A1 Stuart, Escuela de Blindados, Antofagasta, 1975.

M-3 A1 STUART



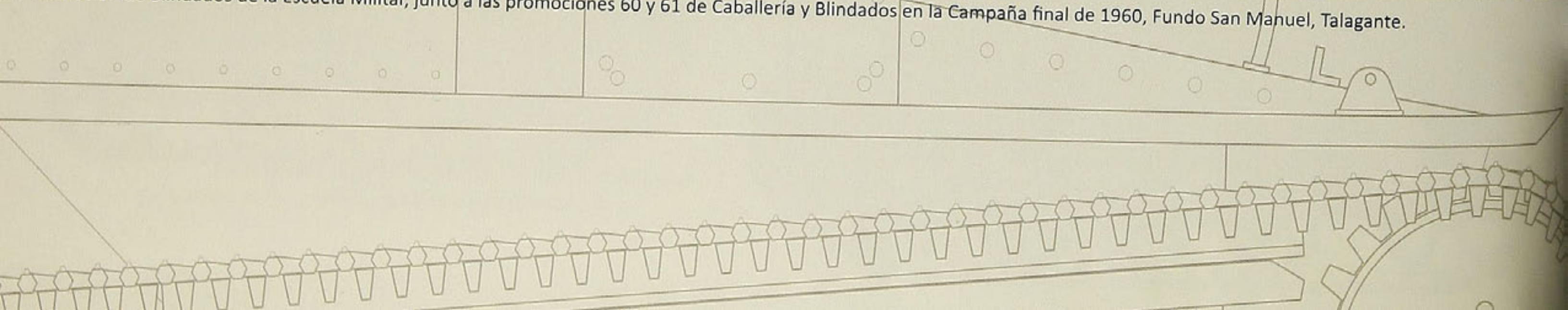
Escuela de Unidades Mecanizados, 1944.



Tanque M-3 A1 Stuart, Escuela de Unidades Mecanizadas,
Antonio Varas, Santiago, 1944.



1.ª Promoción de Blindados de la Escuela Militar, junto a las promociones 60 y 61 de Caballería y Blindados en la Campaña final de 1960, Fundo San Manuel, Talagante.



M-3 STUART





Fundo El Peral, 1943.



Revista del presidente de la República Juan Antonio Ríos y el CJE del Ejército Óscar Escudero a la unidad mecanizada ,Fundo El Peral, marzo, 1944.





Peldehue, 1943.



Iquique, 194

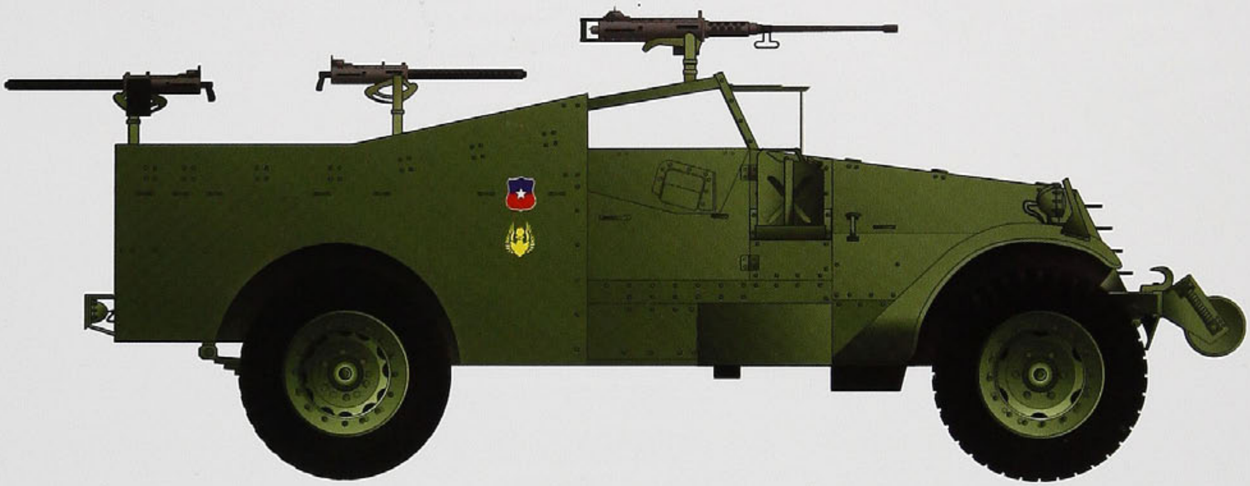




Escuadrón de asalto Escuela de Unidades Mecanizadas, 1942.

M-3 A1

CARRO DE EXPLORACIÓN WHITE M-3 A1 SCOUT



Carro M-3 A1 Scout, Escuela de Unidades Mecanizadas, Escuadrón de Asalto, Antonio Varas, Santiago, 1942.

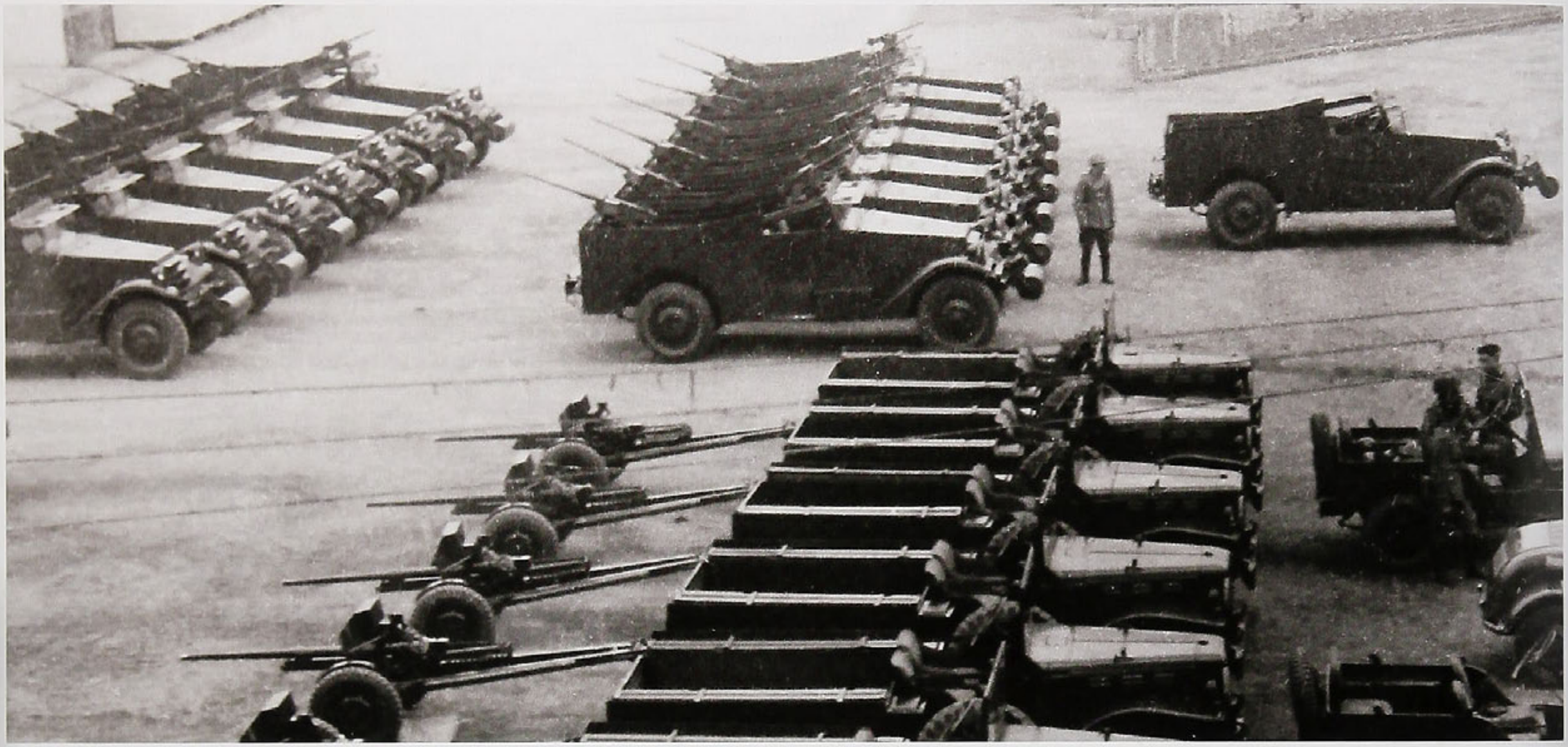
Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 8
Largo	: 5,62 m
Ancho	: 2,1 m
Alto	: 2 m
Peso	: 5,58 t
Armamento	: 1 ametralladora .50 Browning HB, 2 ametralladoras .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 12.7 mm frontal, 6 mm cubierta motor, 6.35 mm lateral
Velocidad	: 80 km/h
Motor	: Hércules JXD2 White de 110 hp
Peso/potencia	: 19,7 hp/t
Suspensión	: paquetes de resortes
Autonomía	: 300 km

En 1938, basándose en un chasis de un camión comercial, la White Motor Company produjo este vehículo como un carro de reconocimiento militar. El Ejército chileno ordenó una partida inicial de 64 unidades para la 7.ª Brigada de Caballería. Luego de un período de pruebas en terreno, optó por una versión mejorada con un motor Hércules JXD2, la que se denominó M-3 A1. La producción de este carro comenzó en 1941 y finalizó en 1944, habiéndose construido un total de 20.918 carros.

Por medio de la Ley de Préstamo y Arriendo, la mayor cantidad de estos carros fueron suministrados a la URSS, quien los empleó como transporte de tropas y tractores de piezas antitanque. El bautismo de combate de los Scout M-3 A1 se realizó durante la invasión japonesa de las Filipinas, entre 1941 y 1942. Los carros Scout se emplearon también en la invasión aliada del Norte de África en 1943 y luego en Sicilia y Salerno donde fueron utilizados en misiones de reconocimiento.

En 1942, llegaron a Chile 15 carros Scout junto a los Stuart, los que fueron destinados a la Escuela de Unidades Motorizadas y, posteriormente, a los recién creados Destacamentos Blindados N.° 1 de Iquique y N.° 2 de Antofagasta.

M-3 A1 SCOUT



Escuela de Unidades Mecanizadas, Antonio Varas, Santiago, 1943. En primer plano, camionetas 3/4 Dodge con cañones de 37 mm; en segundo plano, carros Scout M-3 A1.



Museo de tanques Escuela de Caballería Blindada, Quillota, 2004.

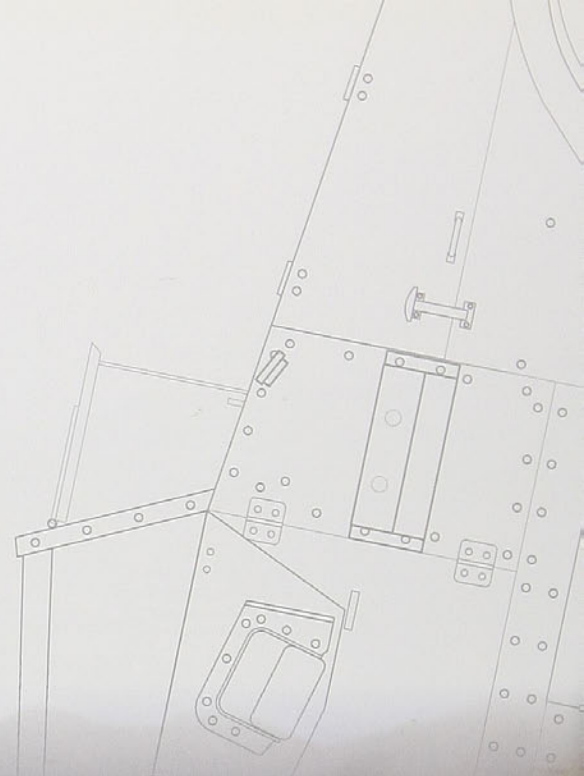


Cuartel General VI División, ex Regimiento Granaderos, Iquique.

En un comienzo, los Scout fueron empleados como tractores de cañones antitanque de 37 mm y también como carros de transporte de tropas del Escuadrón de Asalto de la Escuela de Unidades Mecanizadas.

Durante el tiempo que sirvieron en esta escuela, junto a los semiorugas y tanques M-3 Stuart, permitieron que numerosos oficiales aplicaran las teorías desarrolladas con los equipos de combate: el combate lejano y cercano, como también lo relacionado al combate móvil y profundo, que tanto impacto causó durante la II Guerra Mundial.

Con la creación de las compañías de exploración blindadas, volvieron a su rol natural como carros de reconocimiento. Posteriormente, repotenciados con un motor Mercedes Benz sirvieron también como carros comando en diferentes unidades hasta 1994.

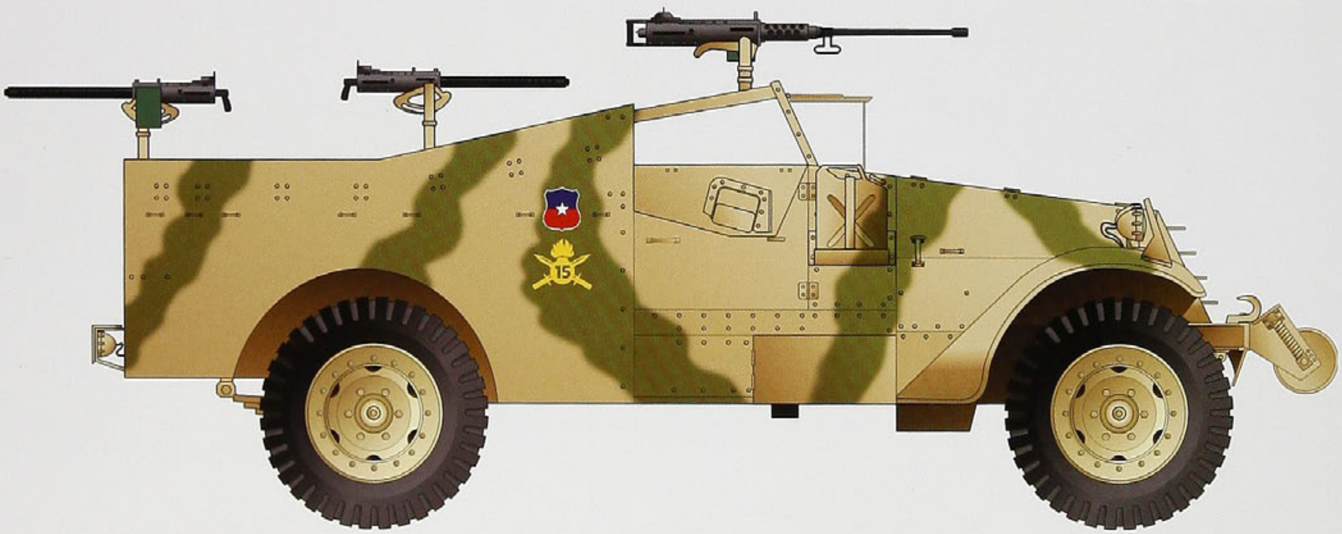




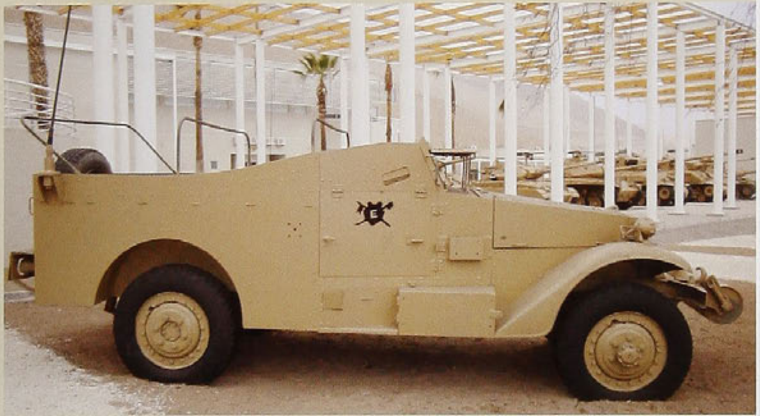
Scout M-3 A1, carro comando 002 para comandantes de equipo de combate, Regto. Vencedores, sector El Buitre, Arica, 1992.



Iquique, 1960.



Carro M-3 A1 Scout, Regto. Calama, Calama, 1957.



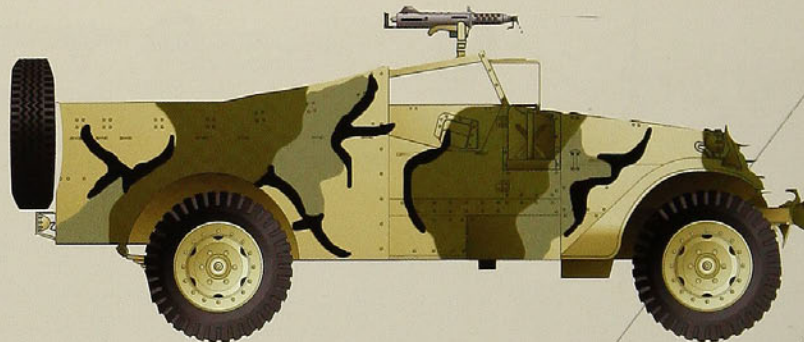
Carro Scout del museo de tanques de la Escuela de Caballería Blindada, Iquique, 2009.



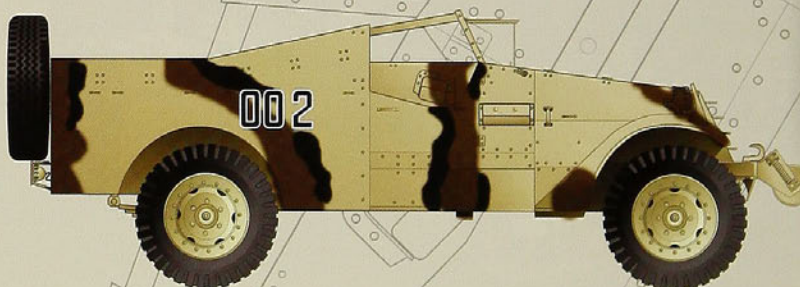
Carro Scout en reconocimiento, Pampa de Tana, Iquique, 1991.



Carro Scout en maniobras, Pampa Chaca, Arica, 1993.



Carro M-3 A1 Scout, Regto. Lanceros, Puerto Natales, 1984.



Carro M-3 A1 Scout, Regto Vencedores carro comando perteneciente al Equipo de Combate Kabuki, maniobras en Pampa de Tana, 1990.



Carro M-3 A1 junto a un M-3 A2, Antofagasta, 1970.

M-3 A1/2

CARRO TRANSPORTE DE PERSONAL SEMIORUGA M-3 A1/2 WHITE



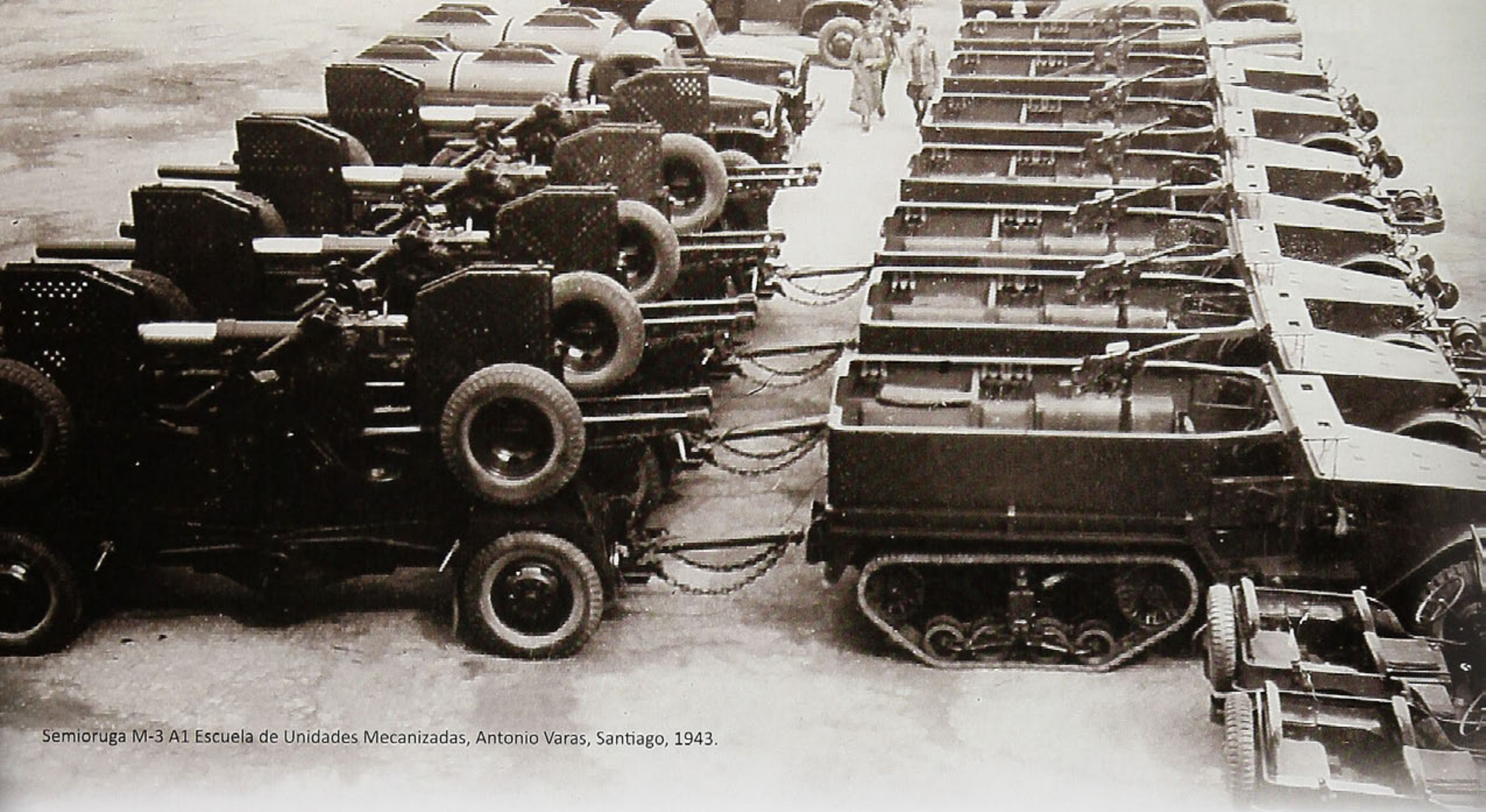
Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 13
Largo	: 6,16 m
Ancho	: 2,22 m
Alto	: 2,38 m
Peso	: 7,7 t
Armamento	: 1 ametralladora .50 Browning HB, 2 ametralladoras .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 12,7 mm frontal, 6 mm cubierta motor, 6.35 mm lateral
Velocidad	: 72 - 80 km/h
Motor	: White 160AX de 147 hp
Peso/potencia	: 19,1 hp/t
Suspensión	: paquete resortes (adelante) bogie (atrás)
Autonomia	: 225 km

En 1930, el Ejército de Estados Unidos inició el desarrollo de vehículos blindados semiorugas, basándose en un modelo francés de Citroen que había cruzado exitosamente el Desierto de Gobi. Las compañías Diamond T y White aceptaron el desafío, produciendo cada una un prototipo, usando el mismo chasis del M-3 Scout Car. Su producción fue estandarizada en 1940 con variados modelos. El M-2 fue utilizado como tractor de piezas antiblindaje; el M-3 A1 como transporte de personal; el M-2 A1 como transporte de morteros; y el M-1/6 como vehículo antiaéreo.

Más de 41.000 vehículos de este tipo fueron producidos hasta 1950. Durante la II Guerra Mundial fue utilizado por las fuerzas aliadas en todos los frentes y, posteriormente, volvió a entrar en acción en manos de los israelíes durante las Guerras del Medio Oriente. En la posguerra, sirvió en numerosos países occidentales.

En 1943, llegaron a Chile 12 semiorugas M-3A1 que sirvieron en la Escuela de Unidades Mecanizadas y, posteriormente, fueron destinados al Destacamento Blindado N.° 2 de Antofagasta. De inmediato, quedó demostrado que su movilidad todo terreno era superior al M-3 Scout, haciéndolo el vehículo ideal para acompañar a los tanques en combate.

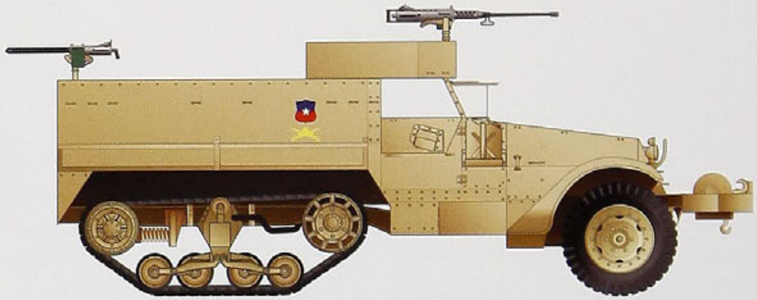
A mediados de la década de 1950, llegaron 5 carros más del mismo modelo, de los cuales tres fueron asignados al Regimiento Blindado Exploradores y dos al Regimiento Blindado N.° 1 Granaderos.



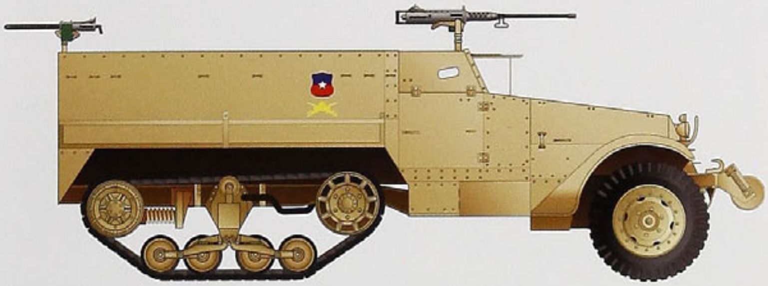
Semioruga M-3 A1 Escuela de Unidades Mecanizadas, Antonio Varas, Santiago, 1943.



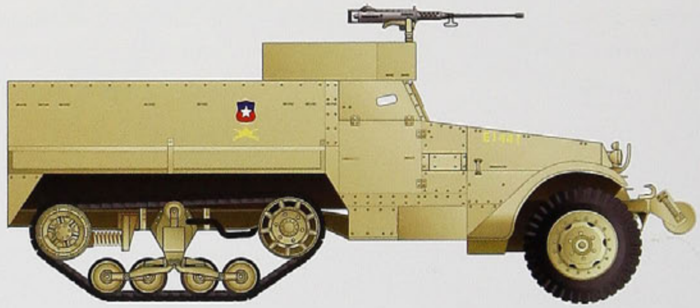
Carro semioruga M-3 A1, maniobras, sector La Dehesa, 1950.



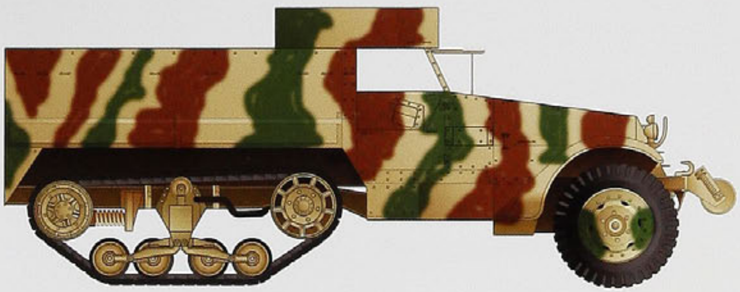
Carro semioruga M-3 A1, Regto. Granaderos, Equipo de Combate Cobre Quebrada Vitor, Arica, 1975.



Carro semioruga M-3 A1, Escuela de Blindados, Curso Básico Oficial Subalterno, cancha de conducción, Antofagasta, 1969.



Carro semioruga M 3 A1, Escuela de Blindados, Curso Básico Oficial Subalterno, cancha de conducción, Antofagasta, 1970.



Carro semioruga M-3 A2, Regto. Exploradores, 2.ª Compañía de Tiradores, Carrizo, Antofagasta, 1976.



Carro semioruga M-3 A2, Regto. Blindado N.° 2 Santa Rosa, Santiago, 1973.

M-3 A1/2 WHITE

Por muchos años, fueron los únicos carros de tiradores blindados que tenía el Arma y tanto los oficiales, como suboficiales y clases, se desempeñaban alternadamente en los tanques y en los semiorugas M-3. Producto de esta alternancia de servir en tanques y carros, se logró una estrecha coordinación en el empleo del batallón blindado o en los equipos de combate, ya que todos habían servido como tanquistas o tiradores, pudiendo asumir el combate lejano y cercano sin mayores dificultades y con excelente sincronización en las acciones.

Dadas sus buenas características todo terreno y su rendimiento como vehículo de combate, en la década de 1980 fue modificado para servir como vehículo recuperador, con un motor Detroit Diesel y una grúa liviana para trabajos de mantenimiento en terreno.



Carro semioruga M-3 A1, Escuela de Blindados, Antofagasta, 1976.



Carro semioruga M-3 A1, Regto. Granaderos, perteneciente al Equipo de Combate Cobre, Quebrada Vitor, Arica, 1975.

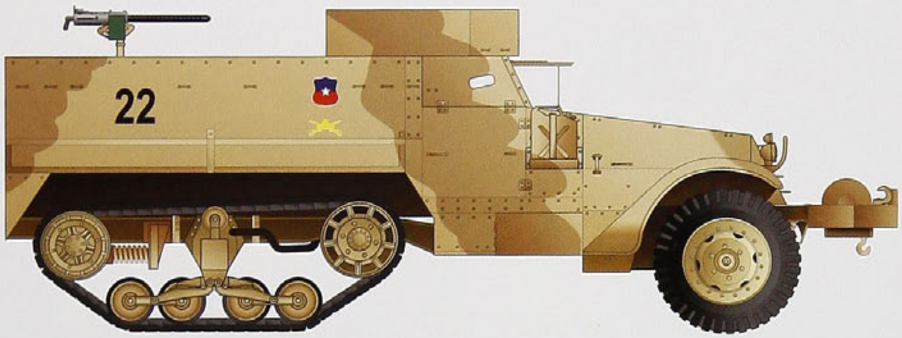


Carro semioruga M-3 A1, Escuela de Blindados, Curso Básico Oficial Subalterno, cancha de conducción, Antofagasta, 1969.


Carro semioruga M-3 A1 seguido por varios M-3 A2 en la cancha de conducción de la Escuela de Blindados, Antofagasta, 1976.

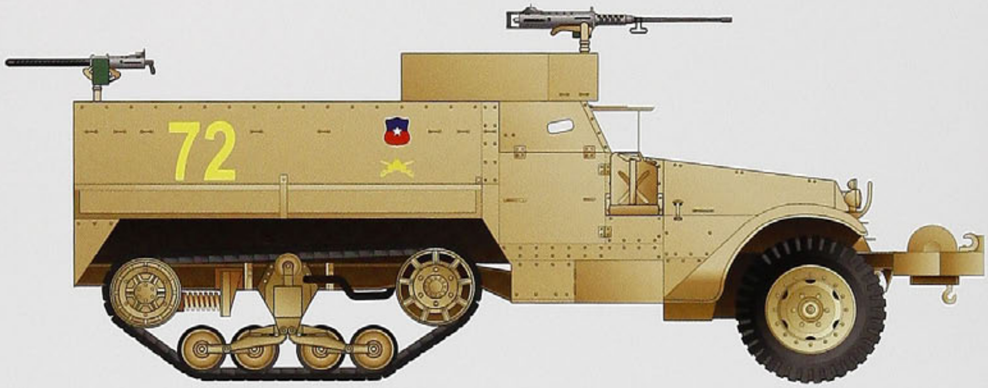

Carros semiorugas M-3 A2 y M-3 A1 de la 2.ª Compañía de Tiradores, Carrizo, Antofagasta, 1976.

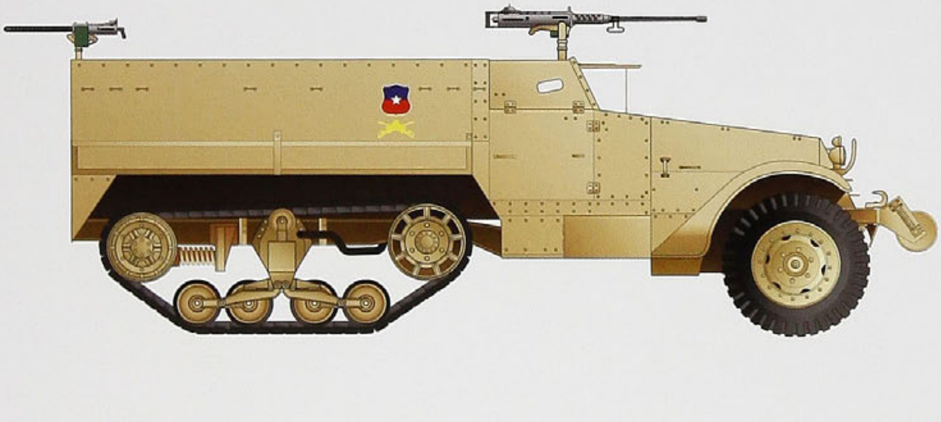

Carro comando 2.ª Compañía de tiradores, Carrizo, Antofagasta, 1976.



Carro semioruga M-3 A2,
Regto. Granaderos,
Iquique, 1961.

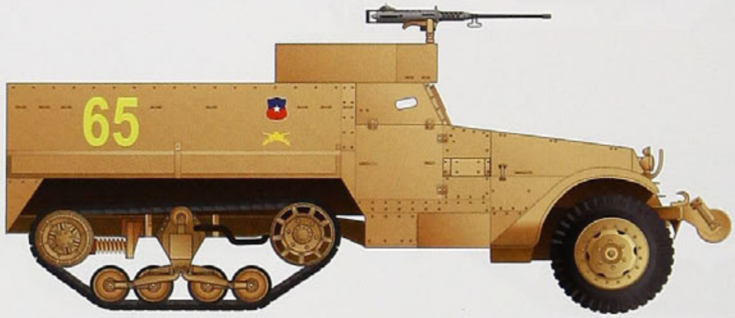
Carro semioruga M-3 A2,
Escuela de Blindados,
Quebrada El Way,
Antofagasta, 1969.





Carro semioruga M-3 A1,
Regto. Granaderos, sector playa
Challavanita, Iquique, 1963.

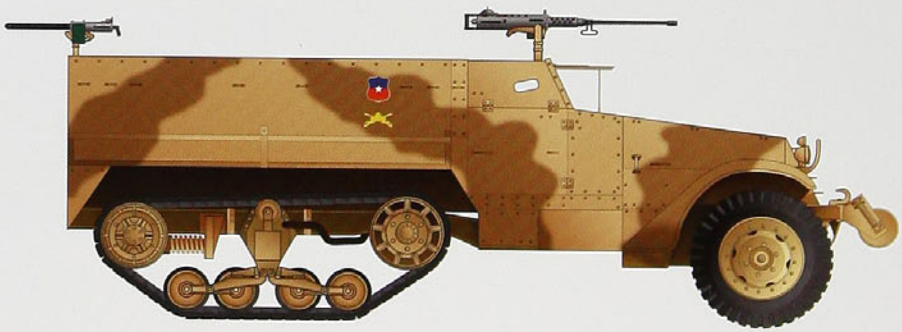
M-3 A1/2 WHITE



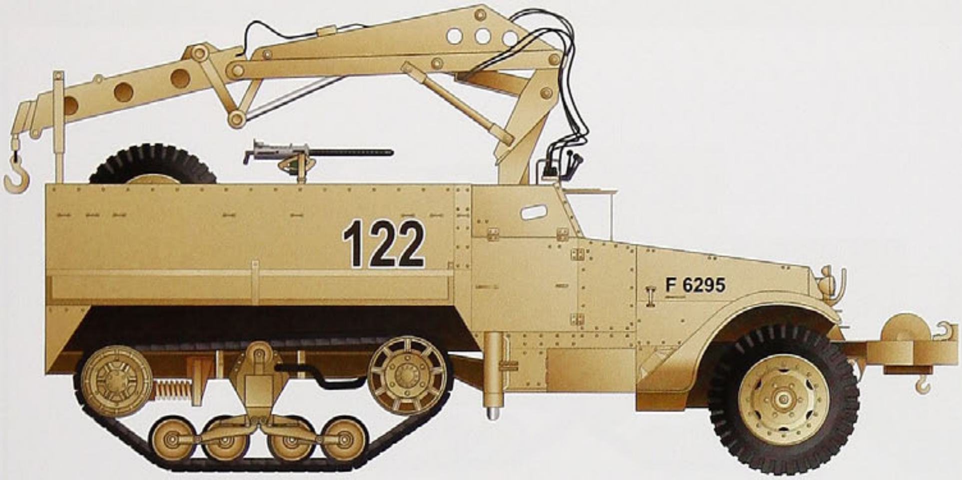
Carro semioruga M-3 A2,
Escuela de Blindados, sector
La Negra, Antofagasta, 1974.



Carro semioruga M-3 A1,
Escuela de Blindados,
Curso Básico Oficial Subalterno,
cancha de conducción,
Antofagasta, 1969.



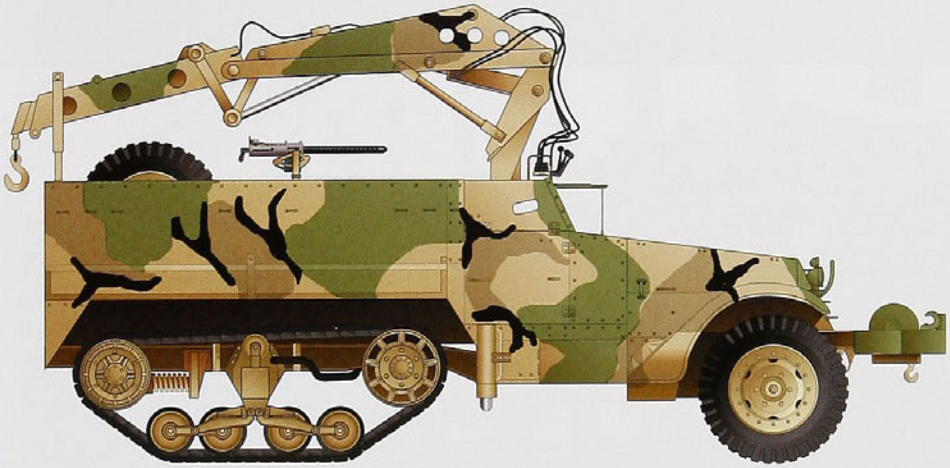
Carro semioruga M-3 A2,
Regto. Granaderos,
Equipo de Combate Oro
Pampa Chaca, Arica, 1975.



Carro semioruga recuperador M-3 A1, Regto. Vencedores, Pampa Chaca, Arica, 1990.



Carro semioruga recuperador M-3 A1, cuadrilla de atención móvil Regto. Vencedores, Pampa Chaca, 1990.



Carro semioruga recuperador M-3 A1, Regto. Dragones, Estancia Entre Vientos, Punta Arenas, 1996.



Semioruga recuperador con trailer en Pampa de Tana, 1991.



Carros M-8 Greyhound en los boxes de la Escuela de Mecanizados, 1953.

M-8

CARRO DE EXPLORACIÓN M-8 GREYHOUND



Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 4
Largo	: 5 m
Ancho	: 2,54 m
Alto	: 2,25 m
Peso	: 7,8 t
Armamento	: 1 cañón 37 mm M6 1 ametralladora .50 Browning HB 1 ametralladora .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 19 mm
Velocidad	: 90 km/h
Motor	: Hércules JXD 6 cilindros en línea de 110 hp
Peso/potencia	: 14,1 hp/t.
Tracción	: 6x6
Suspensión	: paquetes de resortes
Autonomía	: 560 km

El M-8 Greyhound fue desarrollado por la Ford en 1942, como reemplazo de los carros Scout M-3 que en ese tiempo ya eran superados por sus contrapartes aliados y del Eje. Se les dotó de mayor potencia para lograr buena velocidad y movilidad, además del mismo cañón de 37 mm del tanque M-3 Stuart, produciéndose alrededor de 8.500 unidades, entre 1942 y 1943, para cumplir misiones de exploración, seguridad y escolta. Su rendimiento general no fue satisfactorio, especialmente su capacidad todo terreno, a pesar de contar con tracción 6x6.

Luego de finalizar la guerra, fue transferido a muchas naciones europeas, asiáticas, africanas y latinoamericanas. Entró en acción con los franceses en Indochina y Argelia, en Corea y en las luchas independentistas en África.

Chile recibió en 1953 cinco unidades M-8 que sirvieron en la Escuela de Mecanizados. Sus nuevas tripulaciones, acostumbradas a las prestaciones de los tanques M-3 Stuart y los semiorugas, pronto descubrieron que, si bien los M-8 desarrollaban buena velocidad en carretera, su movilidad todo terreno y su confiabilidad mecánica eran muy inferiores y presentaban continuas fallas motrices, de frenos y de dirección.

Probablemente, la misma sensación debieron haber sentido los tanquistas de la década de 1970, cuando llegaron los primeros carros EE-9 Cascavel, ya que aquellos tripulantes habituados a las características de las orugas tienden, por naturaleza, a desconfiar de las ruedas.

Los M-8 Greyhound desfilaron en las Paradas Militares desde 1954 hasta 1958, de ahí en adelante no fueron vistos nuevamente en público, siendo retirados del servicio a mediados de la década de 1960.



Parada Militar, Santiago, 1954.



M-8 Greyhound, maniobras, La Dehesa, 1954.



M-8 Greyhound, Escuela de Unidades Mecanizadas, Parada Militar, Santiago, 1954.



M-8 Greyhound, maniobras en la localidad de Chiuchiu, Calama, 1956.

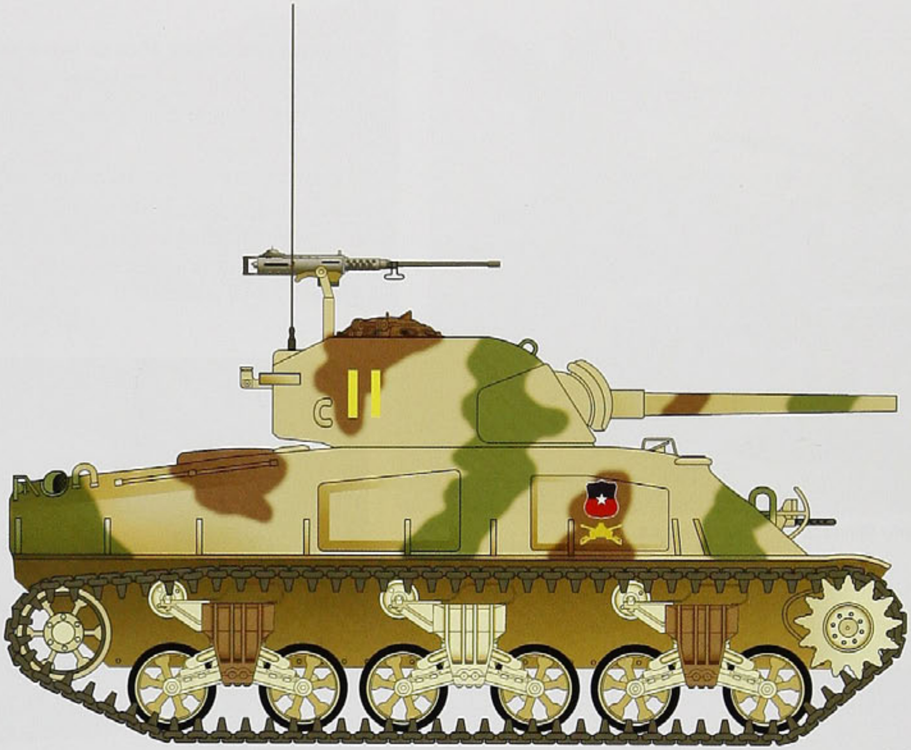


Parada Militar, Santiago, 1958.



Desfile de los M-4 Sherman en Antofagasta, 1954.

M-4



Tanque M-4 A1 Sherman, Escuela de Blindados, sector Carrizo, Antofagasta, 1974.

Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 5
Largo	: 5,84 m
Ancho	: 2,62 m
Alto	: 2,74 m
Peso	: 30,3 t
Armamento	: 1 cañón 75 mm M3 L/40, con 90 proyectiles, AP 619 m/s 1 ametralladora .50 Browning HB, 2 ametralladoras .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 63 - 76 mm
Velocidad	: 38,5 km/h
Motor	: Continental R975 C1 radial de 350 hp
Peso/potencia	: 15,8 hp/t
Suspensión	: VVSS (Vertical Volute Spring Suspension)
Autonomía	: 193 km

El M-4 Sherman en todas sus versiones, fue el principal tanque de Estados Unidos durante la II Guerra Mundial. Fue utilizado por sus aliados en todos los teatros de guerra, teniendo su bautismo de fuego en manos británicas durante la Batalla de El Alamein en 1942. Su producción superó las 50.000 unidades y su casco sirvió como base para otros diseños, como cazatanques, vehículos de recuperación, artillería autopropulsada y, en algunos casos, como carro transporte de tropas. No fue mejor que muchos tipos de tanques alemanes o que el famoso T-34 soviético, pero su número, confiabilidad, simplicidad de fabricación y operación, y disponibilidad contribuyeron, sin duda, a la derrota del Eje. Los alemanes lo llamaban “Ronson” en alusión al encendedor Ronson Wirlwind, que encendía al primer intento, ya que el Sherman se incendiaba al primer impacto.

Tras la II Guerra Mundial, el M-4 entró en combate en Corea, India y Pakistán y en las Guerras árabe - israelí de 1956 y 1967 e incluso muy modificado, en 1973 en la Guerra del Yom Kippur o Ramadán.

En 1952, llegaron a Chile un total de 17 tanques Sherman de la versión A1 con motor radial, que funcionaba con bencina blanca 100/110 octanos, junto a tres tanques recuperadores M-32 ARV, denominados “Panchotes”, los que fueron destinados al Destacamento Blindado N.° 2 de Antofagasta.



Tanque Sherman del Destacamento Blindado N.° 2, Antofagasta, 1958.



Columna de tanques Sherman, Escuela de Blindados, Antofagasta, 1974.

Durante los acontecimientos de septiembre de 1973, los Sherman hicieron su aparición en Santiago, ya que cinco de ellos fueran agregados al Batallón Blindado N.° 2, regresando en diciembre del mismo año a Antofagasta.

Luego de casi treinta años de servicios honrosos, fueron dados de baja a fines de la década de 1970. Actualmente, varios de ellos sirven como monumentos en diferentes escuelas y unidades.

Al igual que lo hiciera en su tiempo el tanque M-3, los Sherman junto a los M-24 fueron los formadores de las generaciones de tanquistas que contribuyeron al desarrollo del Arma de Caballería Blindada e incluso hoy, algunos de ellos son comandantes de Brigadas Acorazadas y regimientos equipados con los modernos Leopard 2 A4 y Leopard 1V.



Escuela de Caballería Blindada, Quillota, 2006.



Mantenimiento de tanques M-4, Antofagasta, 1972.



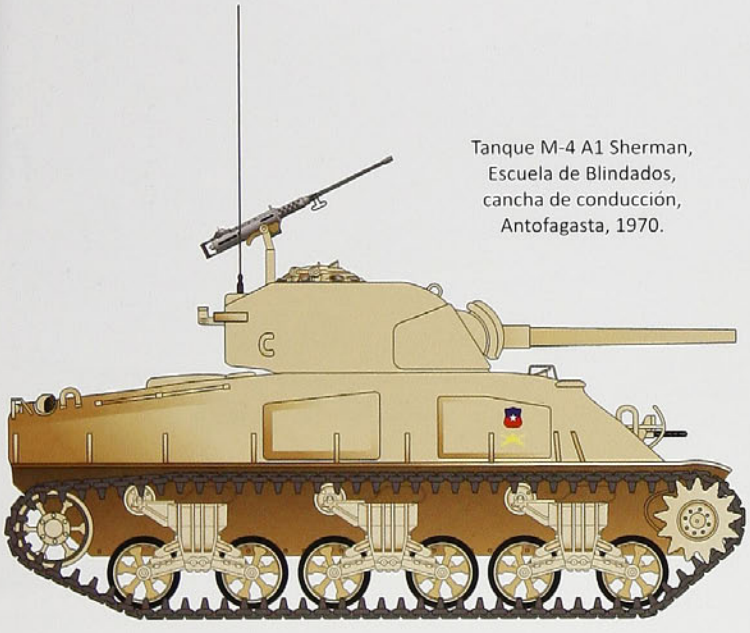


Tripulaciones y material en la cancha de tiro de tanques de la Escuela de Blindados, Antofagasta, 1970.

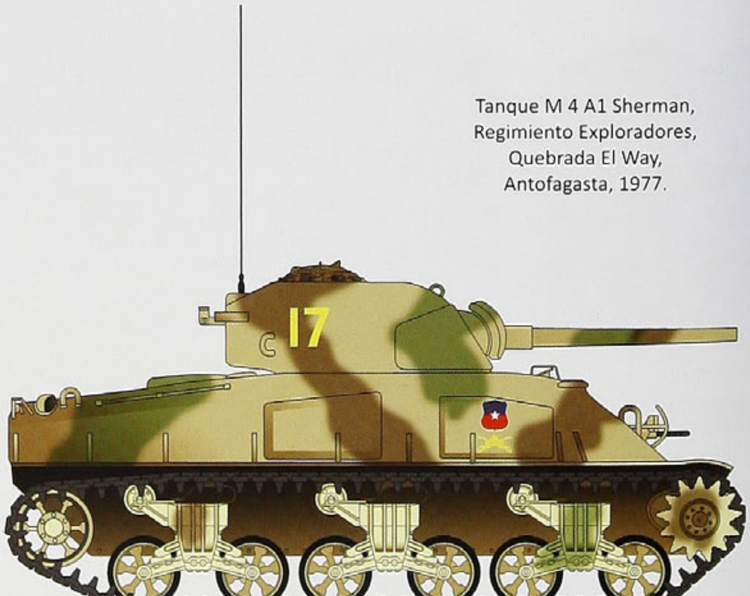




Alféreces del arma de blindados con tanques M-4 Sherman y carros M-113 A1 de la Escuela de Blindados, sector La Negra, Antofagasta, 1975.



Tanque M-4 A1 Sherman,
Escuela de Blindados,
cancha de conducción,
Antofagasta, 1970.



Tanque M 4 A1 Sherman,
Regimiento Exploradores,
Quebrada El Way,
Antofagasta, 1977.



Instrucción de blindados, sector La Negra, Antofagasta, 1975.



Transporte de M-4 , Antofagasta, 1975.

ue recuperador M-32 levantando una torre de tanque M-24, Antofagasta, 1970.



Panchote del Exploradores en museo de vehículos Regto. La Concepción, Antofagasta, 2008.

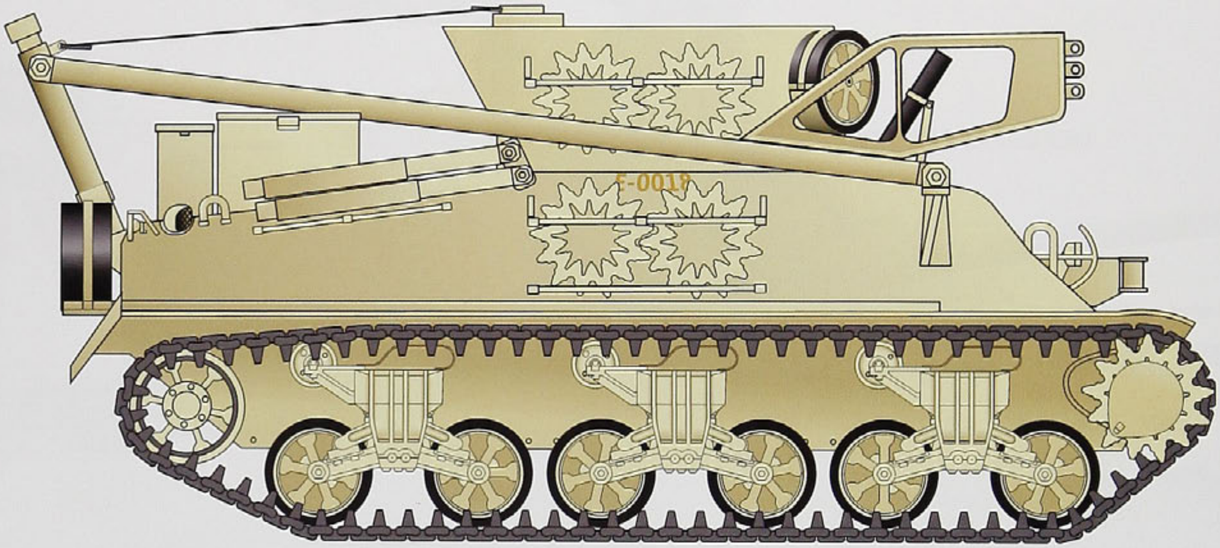






M-32

TANQUE RECUPERADOR M-32 PANCHOTE



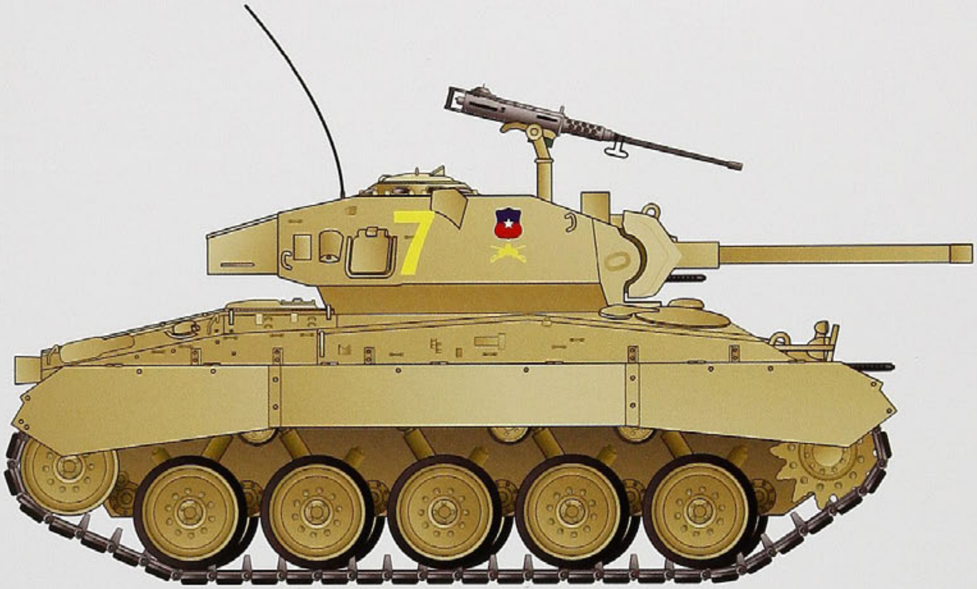
Fabricación	: EE.UU., basado en casco Sherman
Tripulación	: 5
Largo	: 5,23 m
Ancho	: 2,68 m
Alto	: 2,74 m
Peso	: 28 t
Armamento	: mortero de 81 mm
Blindaje	: 13 - 51 mm
Velocidad	: 38 km/h
Motor	: Continental R974-C4, 9 cilindros radial de 400 hp
Peso/potencia	: 14,3 hp/t
Suspensión	: bogie
Autonomía	: 165 km



Tanque M-24 Chaffee, Escuela de Blindados, Antofagasta, 1975.

M-24

TANQUE LIGERO M-24 CHAFFEE



Tanque M-24 Chaffee, Escuela de Blindados, sector La Negra, Antofagasta, 1970.

Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 5
Largo	: 5,56 m
Ancho	: 3 m
Alto	: 2,77 m
Peso	: 18,4 t
Armamento	: cañón 75 mm M6 giroestabilizado, con 48 proyectiles, AP 619 m/s 1x .50 Browning HB, 2x .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 25 mm
Velocidad	: 56 km/h caminos, 40 km/h todo terreno
Motor	: 2x Cadillac 44T24, 8 cilindros
Peso/potencia	: 16 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 161 km

El tanque M-24 Chaffee fue diseñado por Estados Unidos durante la II guerra mundial para reemplazar los tanques M-3 y M-5 Stuart en misiones de exploración y reconocimiento. Este tanque era rápido, ágil y de baja silueta, y contaba con la misma potencia de fuego que un M-4 Sherman, lo que posibilitaba que formara parte de los "combat team" o equipos de combate de tanques de Infantería Mecanizada.

El M-24 fue fabricado con dos motores Cadillac de ocho cilindros acoplados a un yugo, lo que teóricamente significaba una ventaja táctica si uno de ellos fallara, pero, a su vez, constituía un eterno problema de potencia, ya que un motor aliviaba el trabajo del otro y rara vez se obtenía el caballaje estipulado en el manual técnico.

Otra particularidad del Chaffee era su revolucionario giro estabilizador para el cañón que le permitía disparar, nuevamente en teoría, sobre la marcha, pero su complicado sistema hidráulico sumado a la inexistencia de un piso en la torre, inducían a los tripulantes a preferir el tiro con el tanque detenido.



Desfile de tanques M-24, Antofagasta, 1954.





Llegó al teatro europeo justo a tiempo para participar en la Batalla de Las Ardenas y sus tripulaciones constataron de la peor forma que no eran adversario para los tanques alemanes de esa época, ni en protección ni en potencia de fuego. No obstante, entre 1944 y agosto de 1945, se produjeron 4.731 tanques M-24 que, luego del término de la guerra, fueron vendidos o donados a numerosas naciones aliadas o amigas de Estados Unidos y sirvieron con las fuerzas de ocupación en Alemania y Japón.

Cuando se inició la Guerra en Corea, los M-24 estacionados en Japón fueron los primeros tanques que enfrentaron a los T-34/85 soviéticos, tripulados por los norcoreanos, y sufrieron graves pérdidas por ser inferiores en potencia de fuego, movilidad y protección blindada. Posteriormente, los franceses los utilizaron en Indochina y Argelia, y los paquistaníes contra los indios.

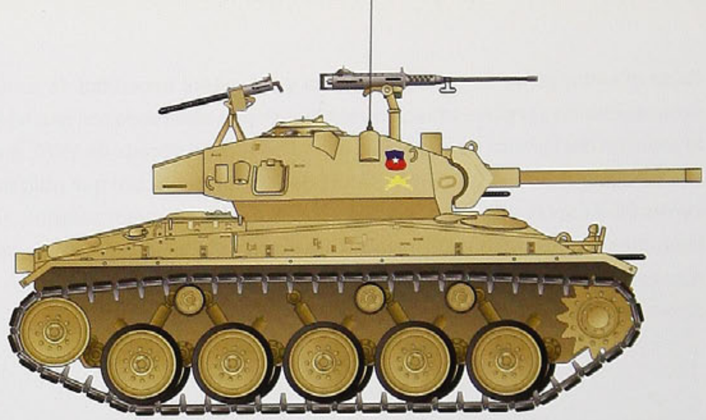
En 1952, llegaron a Chile 21 de estos tanques para servir en el Destacamento Blindado N.° 2 en Antofagasta que, posteriormente, en 1969 sería la Escuela de Blindados hasta 1975. Como tanques de la Escuela de Blindados tuvieron que sufrir los efectos de las impericias de numerosos cursos de oficiales, suboficiales y clases, y pronto se evidenciaron sus principales deficiencias: sus dos motores acoplados y su giro estabilizador.

La Escuela de Blindados se trasladó al cuartel de Santa Rosa en Santiago en 1975 y, junto con ello, se realizó una redistribución de material entre las unidades blindadas, por lo que la totalidad de los M-24, incluyendo a los que se encontraban en el cementerio de tanques y el que se encontraba en el frontis como monumento, fueron transportados a Santiago para ser sometidos a un proceso de repotenciamiento.

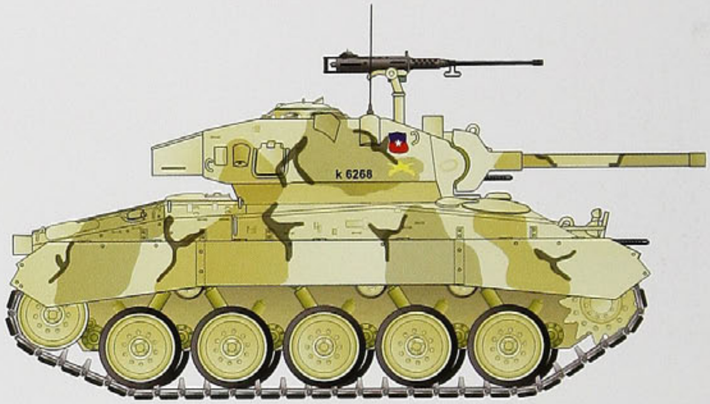
Rápidamente, se recuperaron los motores Cadillac, los sistemas eléctricos y los cañones de todos los M-24 y, volvieron a cumplir la importante función de servir de tanques escuela tanto en la Escuela de Blindados, como en los Cursos de Alféreces Blindados de la Escuela Militar, cuando el Curso Básico del Arma se realizó temporalmente en ese instituto matriz.

Poco tiempo después, se resolvió reemplazar los dos motores Cadillac por uno de combustible diésel, participando en esta propuesta; Mercedes Benz, Cummins Diesel y Maco con Detroit Diesel. Luego de someter a los tres prototipos a exigentes pruebas de movilidad, de funcionamiento en altura y de autonomía, se seleccionó el prototipo Maco - Detroit Diesel.

Los M-24 Chaffee habían llegado, sin embargo, al término de su vida útil, ya que como sistema de armas con su cañón de baja presión de 75 mm y su delgado blindaje, únicamente servían como tanques escuela, pero no eran capaces de enfrentar a las posibles amenazas de ese momento.



Tanque M-24 Chaffee, Regto. Exploradores, San Pedro de Atacama, 1978.



Tanque M-24 Chaffee repotenciado con motor Detroit Diesel, Escuela de Blindados, Santa Rosa, Santiago, 1977.



Tanque M-24 Chaffee, Escuela Militar, Compañía de Blindados, Perquenco, Peldehue, 1978.

Dado el embargo de armas de esa época y la urgente necesidad de contar con tanques debido a la grave situación vecinal, se había observado con mucho interés la solución del Ejército noruego que, a mediados de la década de 1970, modificó sus tanques M-24 con un cañón francés de 90 mm idéntico al que utilizaban los carros EE-9 Cascavel en Chile; pero pronto apareció una mejor solución, cuando la empresa israelí IMI ofreció instalar cañones de alta presión HVMS, capaces de disparar proyectiles APDSFS de 60 mm, denominados Flecha, a 1.600 m/s con la potencia para perforar cualquier tanque a más de 2000 m.

Dotados con estos nuevos cañones y los motores Detroit Diesel, los M-24 fueron, hasta la llegada de los Leopard 1V, los más aptos para combatir a los probables tanques adversarios. Superaban a los M-50 Super Sherman, dotados del mismo cañón en velocidad y movilidad, y a los AMX 30 en probabilidad de impacto con el primer disparo. Con esta nueva capacidad, sirvieron en el Regimiento Lanceros de Puerto Natales hasta el año 2000, cuando fueron reemplazados por los tanques AMX 30 provenientes del Regimiento Dragones de Punta Arenas.



Tanque de la Compañía de Blindados Escuela Militar, con el prototipo Cummins, potrero Perquenco, Peldehue, 1978.

Alféreces de la Escuela Militar en instrucción, Peldehue, 1978.



M-24 Escuela de Blindados, Antofagasta, 1977.





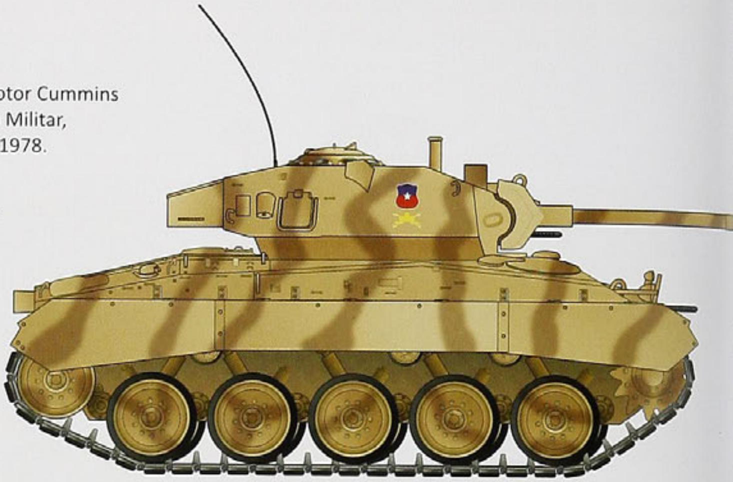
M-24 Escuela de Blindados, Santa Rosa, Santiago, 1979.



M-24 Cummins, Compañía de Blindados, Escuela Militar, 1978.

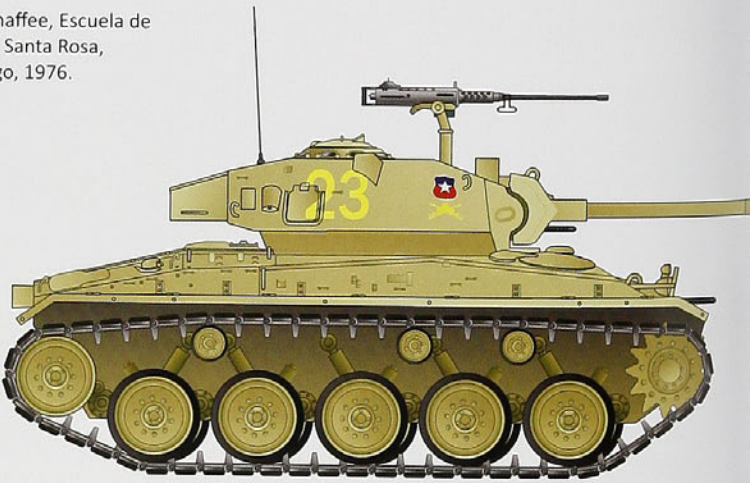


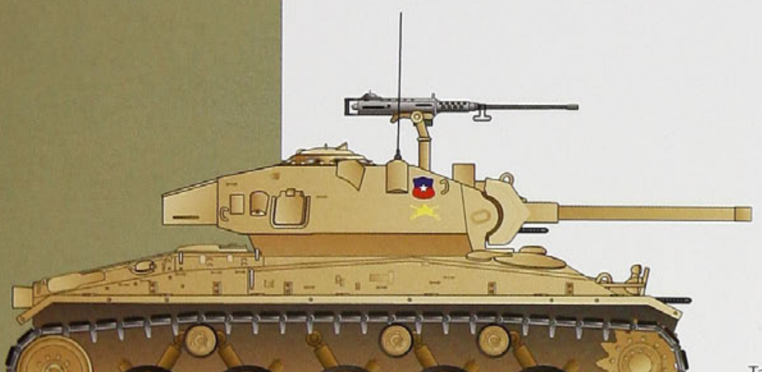
Tanque M-24 con motor Cummins Diesel, Escuela Militar, Las Condes, 1978.





Tanque M-24 Chaffee, Escuela de Blindados, Santa Rosa, Santiago, 1976.





Tanque M-24 Chaffee, Regto. Exploradores, sector Paso Guaitiquina, 1978.

Tanque M-24 Chaffee,
Regto. Exploradores,
Antofagasta, 1960.

Tanque M-24 Chaffee, Escuela de Blindados,
Curso Básico Oficiales Subalternos,
Antofagasta, 1974.



Marcha de carretera, Peldehue,1976.





M-24 tripulado por alféreces, saliendo de una posición de emboscada, Peldehue, 1978.



Tanques M-24 Super Chaffee con cañón de 60 mm junto a tanques M-41 en Natales.

M-24



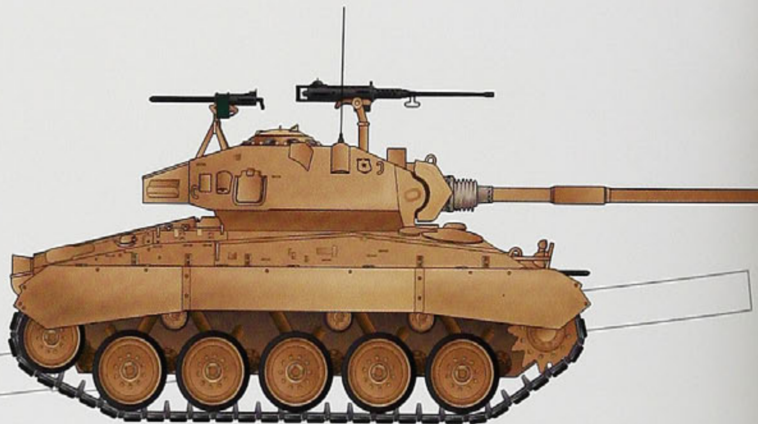
Fabricación	: Israel / FAMAE
Tripulación	: 5
Largo	: 7,06 m
Ancho	: 3 m
Alto	: 2,77 m
Peso	: 22 t
Armamento	: cañón de alta presión IMI, 60/70 mm. HVMS, APFSDS-T 1600 m/s 1x .50 Browning HB, 2x .30 Browning M1919A4
Blindaje	: acero 25 mm
Velocidad	: 60 km/h, 45 km/h todo terreno
Motor	: Detroit 53T 6V diesel de 250 hp
Peso/potencia	: 11,4 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 350 km



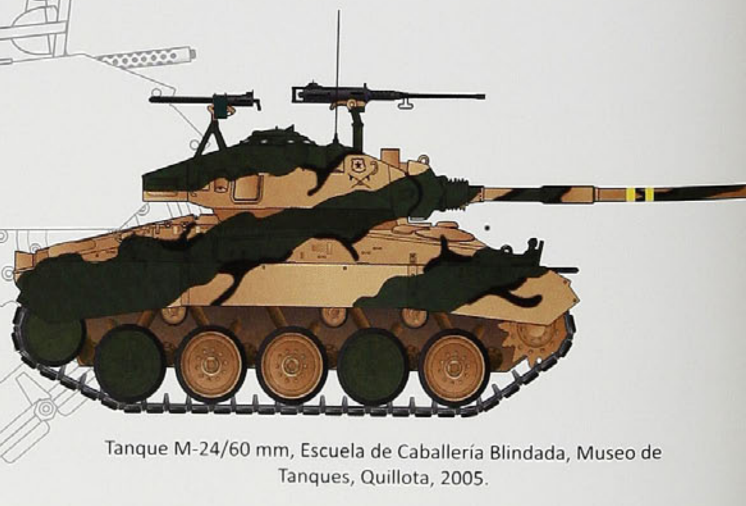
Comandante de un Tanque M-24 Super Chaffee, observando el tiro, Puerto Natales



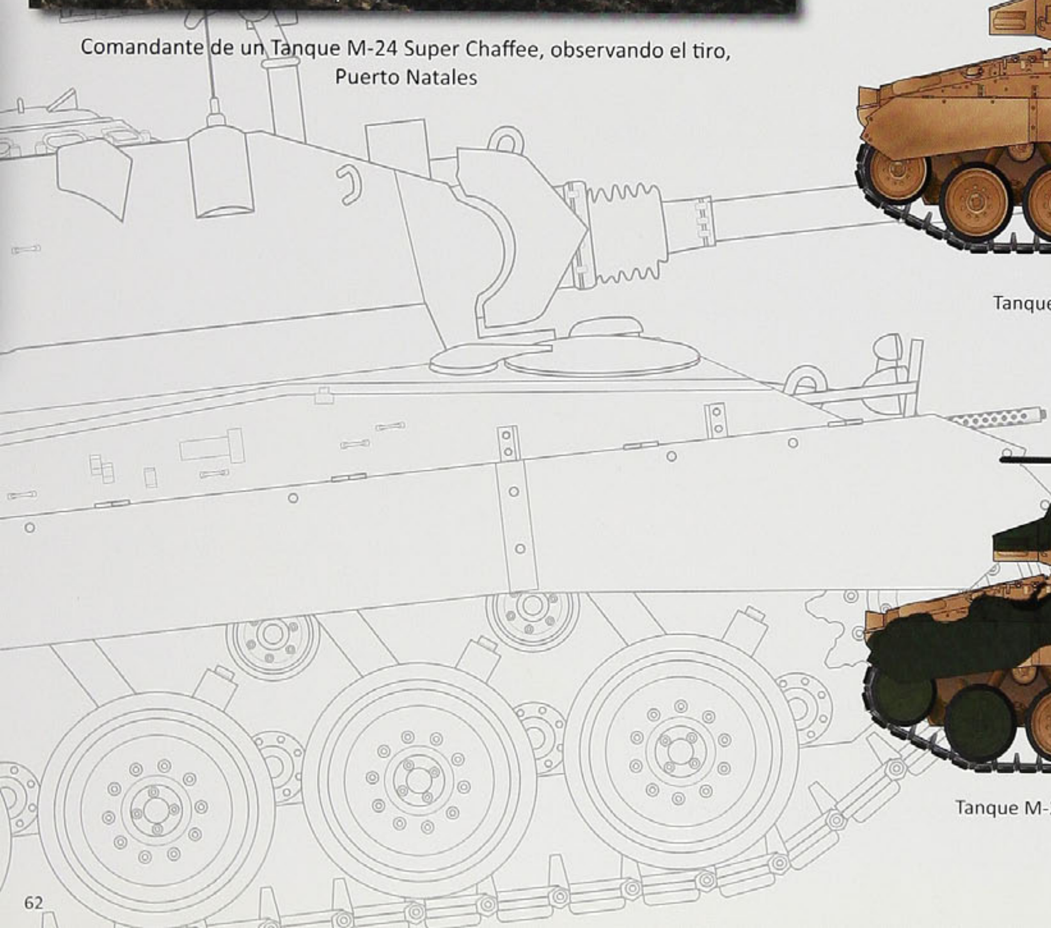
Tanque M-24/60 mm, Regimiento Lanceros, Puerto Natales, 1994.



Tanque M-24/60 mm, Maestranza de material blindado, Panamericana Norte, Santiago, 1989.



Tanque M-24/60 mm, Escuela de Caballería Blindada, Museo de Tanques, Quillota, 2005.





M-24 SUPER CHAFFEE

Tanque M-24 Super Chaffee con su nuevo cañón de 60 mm, Peldehue, 1989.



Tanque M-41 del Regimiento Blindado N.º 5, sector el Valle, Punta Arenas, 1971.

M-41

TANQUE LIGERO M-41 A1/ A3 WALKER BULLDOG



Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 4
Largo	: 8,2 m
Ancho	: 3,2 m
Alto	: 3,07 m
Peso	: 23,5 t
Armamento	: cañón alta presión 76 mm M32 con 53 proyectiles, HVAP 1200m/s 1x .50 Browning HB, coaxial .30 Browning M1919A4
Blindaje	: 38 mm frontal
Velocidad	: 72 km/h
Motor	: Continental AOS 895-3, 6 cilindros opuestos de 500 hp, refrigerado por aire
Peso/potencia	: 21,3 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 160 km

Este tanque fue fabricado por Estados Unidos en 1951, como el nuevo tanque ligero de reconocimiento del Ejército en reemplazo del malogrado tanque M-24, de mediocre desempeño en Europa y que tanto había padecido frente a los tanques T-34/85 en Corea. Es el primer tanque norteamericano que se diseñó en torno a un confiable motor, el Continental AOS de cilindros opuestos, refrigerado por aire. Fue para su época, un tanque rápido y ágil que privilegiaba la velocidad y potencia de fuego por sobre la protección blindada, pero su reducida autonomía de solo 160 km constituía su principal limitación. En 1953, entró en combate en Corea y con su cañón de alta presión de 76 mm, superó fácilmente a los ya anticuados T-34 soviéticos con cañón de 85 mm.

Después de Corea, fue utilizado en la Guerra de Vietnam por las fuerzas sudvietnamitas y estadounidenses, siendo empleado, generalmente, como apoyo de fuego a la Infantería. En los escasos encuentros con los T-54 y PT-76, de manufactura rusa, este tanque tuvo un buen desempeño.

Entró en servicio en numerosos países de la OTAN o proclives a Estados Unidos entre ellos: Alemania, Austria, Australia, Bélgica, Dinamarca, España, Japón, Líbano, Nueva Zelanda y Tailandia. En Latinoamérica ha sido utilizado por Brasil, Guatemala, República Dominicana, Uruguay y Chile.

En 1964, por intermedio del PAM (Pacto de Ayuda Militar), llegaron a Chile 10 tanques M-41 A1, los que fueron asignados a la Escuela de Mecanizados de Santiago. En la Parada Militar de ese año, llamaron la atención de los asistentes por sus bellas líneas; en cambio, los profesionales mostraron profundo interés por los adelantos tecnológicos que poseía, como su capacidad para girar sobre su eje en forma muy rápida, su freno de boca que, junto a la cámara evacuadora de gases, constituía toda una novedad y, sobre todo, su moderno sistema de control de fuego, asociado a mandos hidráulicos muy precisos. Era, sin lugar a dudas, un gran adelanto en comparación con los tanques M-3, M-4 y M-24.

Durante 1970, llegó una segunda partida de 40 M-41 A1/A3 a Chile, siendo destinados al Regimiento Granaderos de Iquique y al recién creado Batallón Blindado N.° 5 Punta Arenas. Debido a su versatilidad y confiabilidad en todo tipo de terreno, fueron empleados con éxito en los escenarios más rigurosos, sirviendo en diversos momentos en Arica, Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Punta Arenas y Puerto Natales.

Fue un tanque muy apreciado por sus tripulaciones debido a lo amplio, cómodo, buena movilidad y rapidez en todo terreno, alcanzando con facilidad los 70 km/h en caminos. A pesar de ser catalogado como un tanque de reconocimiento, fue durante muchos años el mejor tanque que tuvo el Ejército chileno, hasta la llegada de los tanques AMX-30. Podía enfrentar en igualdad de condiciones a casi todos los tanques de una presunta amenaza, con excepción del T-54/55 soviético, en cuyo caso debía acortar distancias para mejorar la capacidad de penetración de sus proyectiles antitanque.

Atendiendo al alto consumo de su motor Continental y a su baja autonomía, entre 1987 y 1989 fue cambiado su motor por un Detroit Diesel de mayor rendimiento. Sin embargo, y a pesar de esta repotenciación, la llegada de los tanques Leopard 1-V lo dejan obsoleto, al igual que a la mayoría de los otros modelos de tanques, por lo que pasan a integrar temporalmente los pelotones de exploración blindados. Los últimos M-41 fueron retirados del servicio el 2005, con el pesar de muchas generaciones.



M-41 Regto. Blindado N.° 1 Granaderos, Baquedano, Iquique, 1974.



Alféreces de la Escuela Militar, en instrucción, sector La Negra, Antofagasta, 1975.



Tanque M-41 A3
Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 1982.



M-41 Regimiento Blindado N.° 5, Punta Arenas, 1972.



Tanque M-41 A3
Regimiento Lanceros,
Puerto Natales, 1993.



Parada Militar, Punta Arenas, 1972.



Tanque M-41 A1 con motor Detroit Diesel,
Regimiento Libertadores, Fuerte Arteaga,
Peldehue, 1994.





Alféreces de la Escuela Militar, en instrucción, sector La Negra, Antofagasta, 1975.



Tanque M-41 A1 con motor Detroit Diesel, Regto. Libertadores, Peldehue, 1997.





Tanque M-41 A1 Escuela de Mecanizados, Santiago, 1964.

Instrucción de tiro M-41 Cuartel N.° 2 Granaderos, Baquedano, Iquique, 1974.



Instrucción de tiro de ametralladora .50 para alféreces de la Escuela Militar del Arma de Blinc

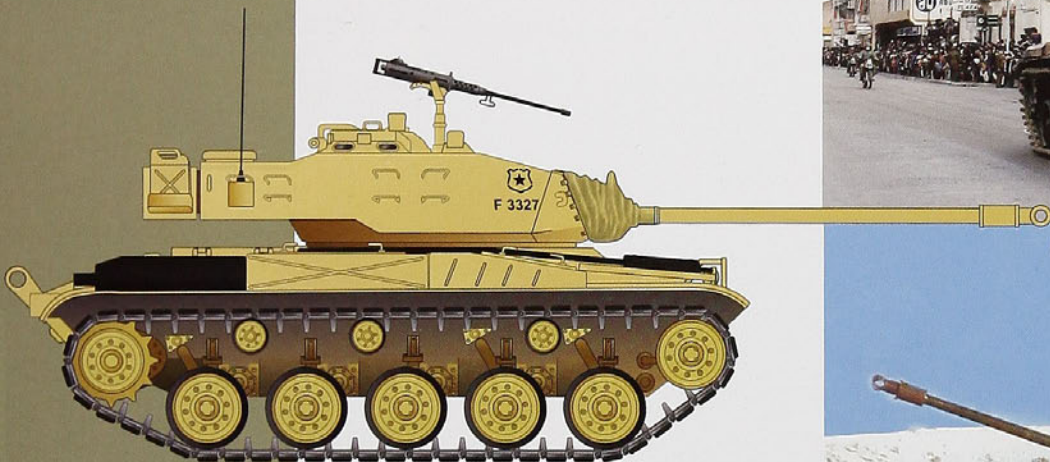




Tanque M-41 A1 Regto. Blindado N.° 2, Peldehue, Santiago, 1972.

M-41 A1

Tanque M-41 A1 Regto. Granaderos, Equipo de Combate Cobre, sector Caleta Vitor, Arica, 1976.





M-41 desfilando en Punta Arenas, 1986.



M-41 del Regimiento Blindado N.° 5, Punta Arenas, 1972.



Tanque M-41 A3 Regimiento Blindado N.° 5, sector Hotel Dinamarquero, Punta Arenas, 1978.



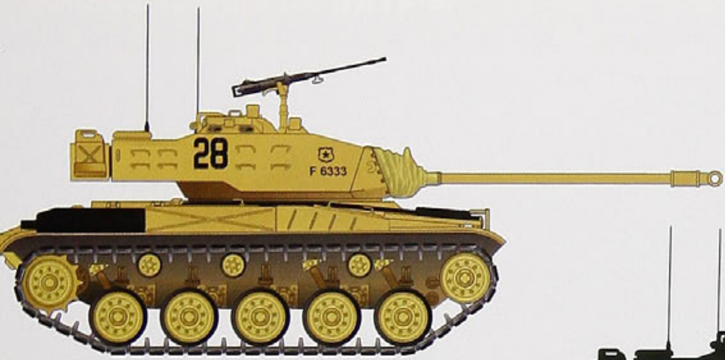
M-41 A3 Regimiento Dragones, Punta Arenas, 1982.







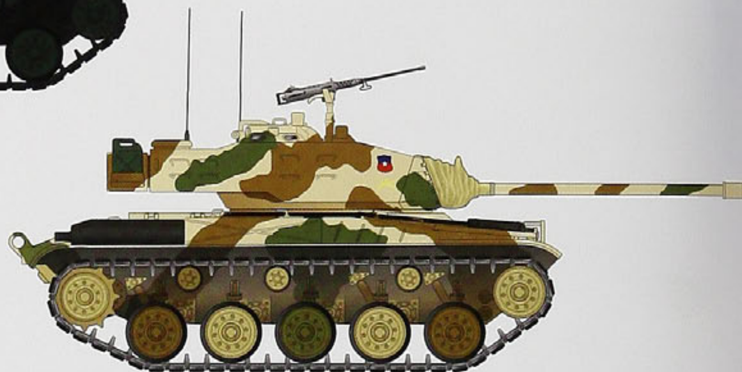
M-41 superando un camellón en Pampa Chaca, Arica, 1976.



Tanque M-41 A3 Regto. Blindado N.° 1 Granaderos, Baquedano, Iquique, 1974.



Tanque M-41 A3 Regimiento Blindado N.° 5, sector El Valle, Punta Arenas, 1971.



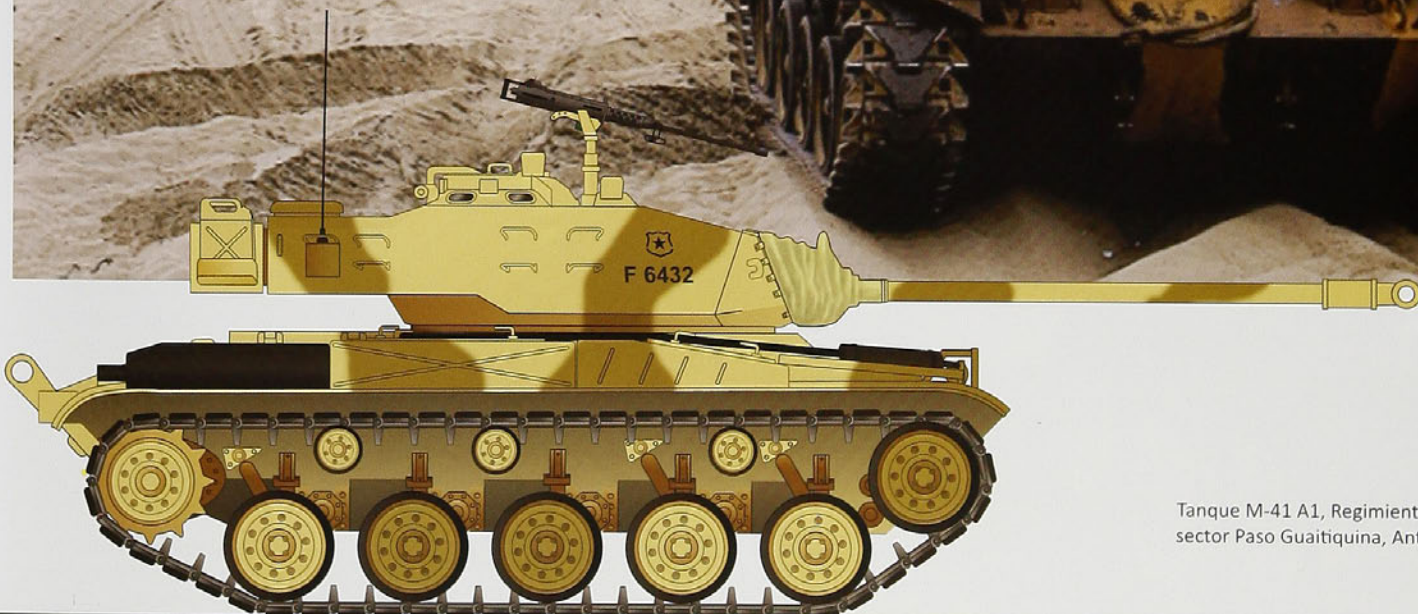
Tanque M-41 A1, Escuela de Blindados, Antofagasta, 1975.



Escuadrón de tanque M-41, Cuartel N.° 2 Granaderos, Baquedano, Iquique, 1974.

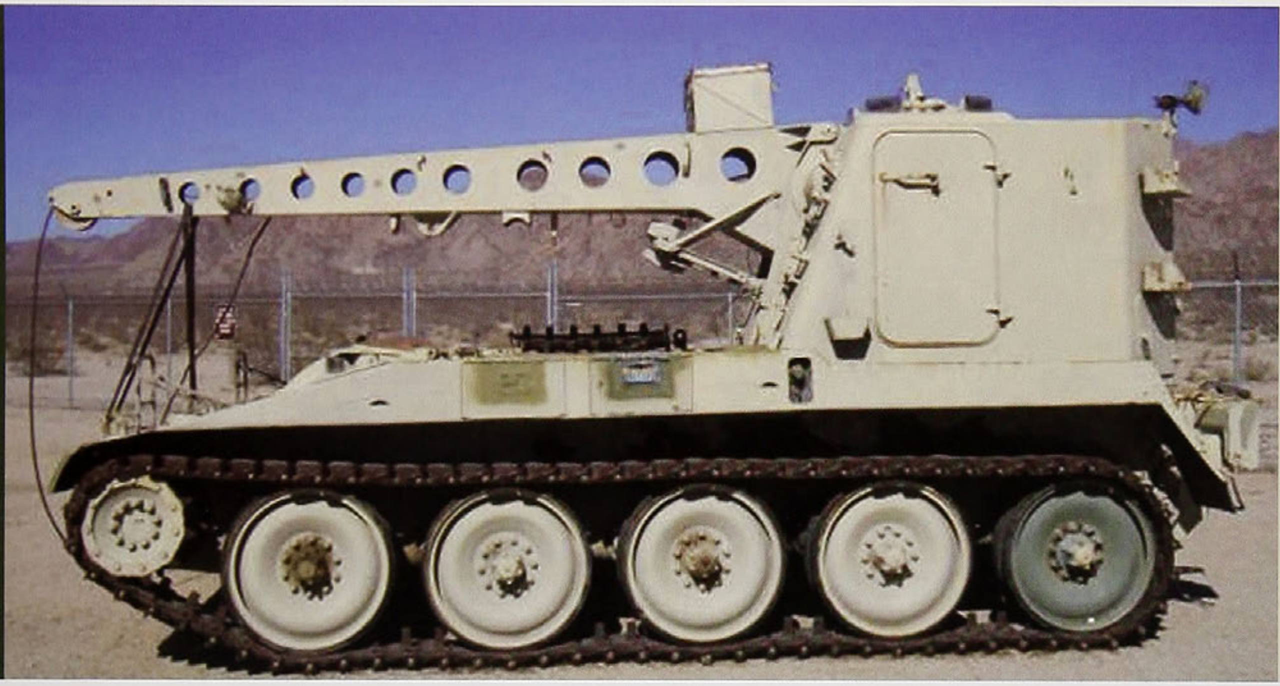


M-41 embarcando por término de maniobras en la localidad de Chañaral, 1996.



Tanque M-41 A1, Regimiento Exploradores, sector Paso Guaitiquina, Antofagasta, 1978.

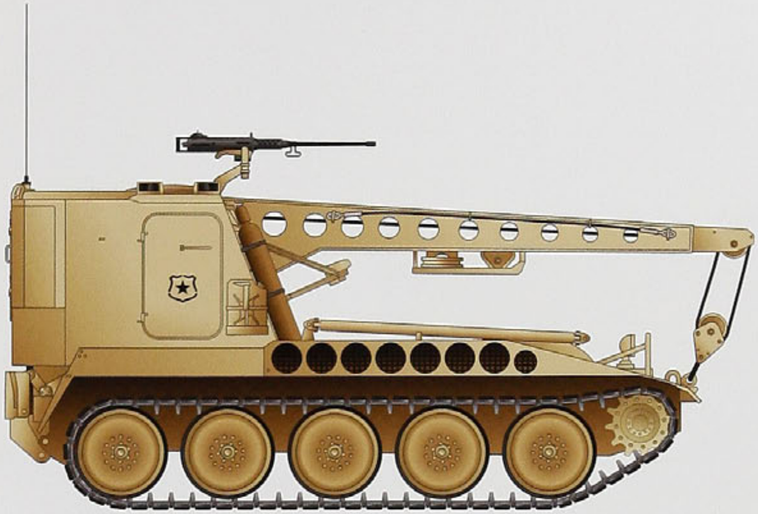
M-41 A1/A3



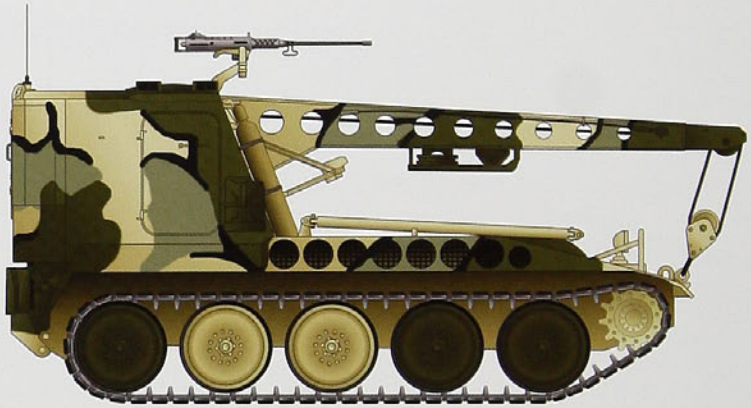
Tanque recuperador M-578 ARV
del Regimiento Granaderos,
Baquedano, 1975.



Tanque recuperador M-578 ARV
del Regimiento Granaderos,
el Buitre, Arica, 1977.



M-578, Regimiento Blindado N.° 1 Granaderos, Baquedano, Iquique, 1976.



M-578, Regimiento Blindado N.° 5 Punta Arenas, Polígono de tanques, Ojo Bueno, Punta Arenas, 1981.

Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 3
Largo	: 6,65 m
Ancho	: 3,14 m
Alto	: 3,1 m
Peso	: 24,2 t
Armamento	: 1x .50 M2 Browning HB
Blindaje	: 20 mm
Velocidad	: 56 km/h
Motor	: Detroit Diesel 8V71T, de 405 hp
Peso/potencia	: 16,7 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 300 km

Junto con la llegada de la segunda partida de tanques M-41 y carros APC M-113, llegaron tres tanques recuperadores ligeros M-578 al Regimiento Granaderos de Iquique y al Batallón Blindado N.° 5 Punta Arenas.

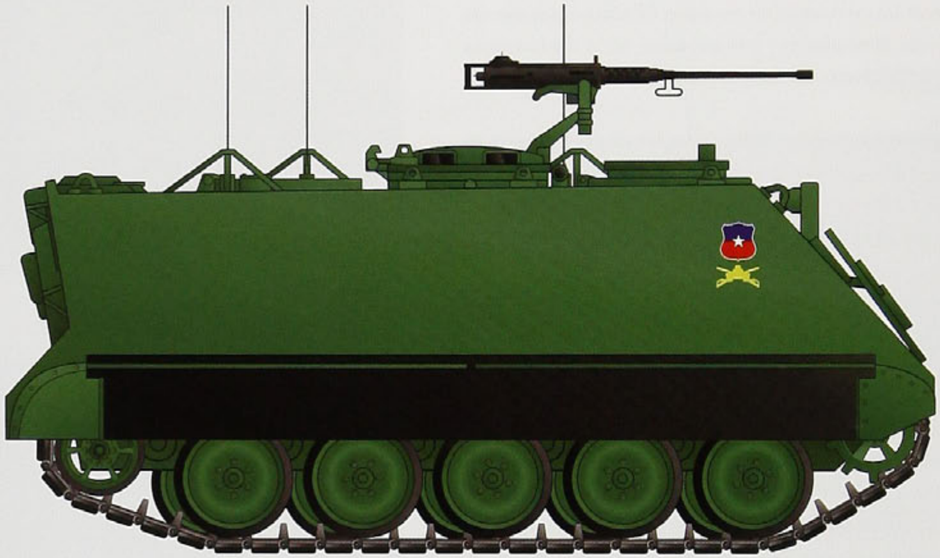
Estos tanques recuperadores operaron en excelente forma tanto en el norte como en el sur, atendiendo a los M-41 y M-113 A1, sin embargo, con la llegada de los M-51 y AMX-30 su trabajo debió ser complementado con el tanque recuperador AMX-30 D, de mayor capacidad.



Carro M-113 A1 a su llegada a la Escuela de Blindados, todavía pintado de color verde oliva, Antofagasta, 1970.

M-113 A1

Carro blindado transporte de personal APC M-113 A1



Carro M-113 A1, Batallón Blindado N.° 2,
Santa Rosa, Santiago, 1970.

Fabricación	: EE.UU.
Tripulación	: 2+11
Largo	: 4,86 m
Ancho	: 2,68 m
Alto	: 2,5 m
Peso	: 12,3 t
Armamento	: 1x .50 M2 Browning HB
Blindaje	: 12-38 mm duraluminio
Velocidad	: 67 km/h en tierra, 5,8 km/h en agua
Motor	: Detroit Diesel 6V53T, 6 cilindros de 275 hp
Peso/potencia	: 22,3 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 480 km

El carro blindado APC (Armoured Personnel Carrier) M-113 fue desarrollado en Estados Unidos a fines de la década de 1950, como sustituto de los carros M-59 y M-75 de mayor peso y menor rendimiento en todo terreno. El M-113 fue diseñado con un blindaje de duraluminio que para la época fue toda una revolución en la metalurgia, lo que permitió que fuese aerotransportado, además de anfibio. Este blindaje protegía contra esquirlas de artillería y morteros e impactos directos de calibre 7,62 mm.

Dada su sencillez, facilidad de operación y buen rendimiento en todo terreno, se hizo muy popular entre sus tripulaciones y, a pesar de contar con más de cuarenta años de antigüedad, ha sido fabricado en más de doce versiones diferentes, totalizando alrededor de 80.000 unidades. El M-113 es el vehículo blindado que ha sido fabricado en mayor número y sigue utilizándose en gran parte de los países occidentales. La versión A1 corresponde al M-113 dotado de un motor Detroit Diesel, que mejoró su rendimiento todo terreno y aumentó su autonomía y su relación peso potencia.

Este carro fue diseñado para transportar a los soldados hasta lo más próximo de los objetivos, liberándolos del agotador trabajo de aproximación e imprimiendo también, mayor velocidad a las acciones de los fusileros, transformándose en el vehículo de acompañamiento y de apoyo ideal para operar junto a los tanques.

El APC M-113 participó en gran número en la Guerra de Vietnam y en la Guerra Árabe-Israelí de 1973. Posteriormente, en el Líbano, en las Guerras del Golfo y en otros conflictos menores en el mundo. En la actualidad, continúan siendo empleados en combate en Irak y Afganistán.



M-113 A1 con cañón sin retroceso de 75 mm, 1.ª Compañía de Tiradores, sector La Negra, Antofagasta, 1975.

En 1970, llegaron a Chile 60 carros M-113 A1, los que fueron desembarcados en Iquique y Punta Arenas para complementar las compañías de tiradores blindados dotadas de semiorugas M-3 de los Regimientos Blindados N.° 1 Granaderos, N.° 8 Exploradores (posterior Escuela de Blindados), y N.° 5 Punta Arenas.

A mediados de la década de 1980, con la adquisición de los carros Mowag 6x6, se resolvió que los carros a rueda servirían en el norte y los de tracción a oruga en la zona austral. De esta forma, todos los carros M-113 A1 fueron concentrados en los regimientos Dragones y Lanceros, donde aún se mantienen en servicio.

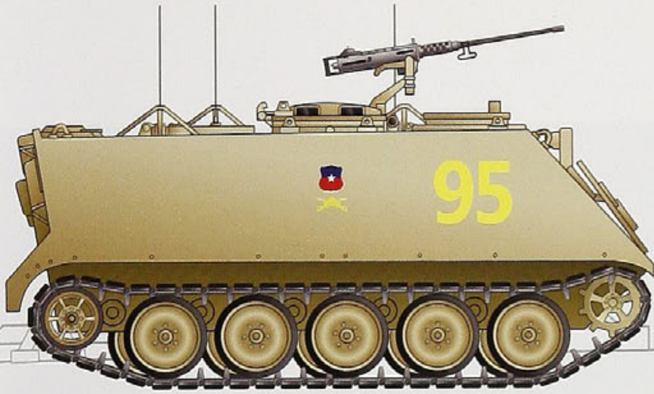
Con el desarrollo de la doctrina de la Guerra de Maniobra, se dispuso la creación de la Infantería Mecanizada y, con ello, la mayor parte de los M-113 A1, carros Mowag y EE-11 Urutu fueron transferidos al Arma de Infantería, siendo estructuradas las unidades de Caballería Blindada solamente con tanques.

Durante los años que ha servido acompañando a los M-4 Sherman, M-24 Chaffee, M-41 Walker Bulldog, M-51, M-50 y AMX-30, el APC M-113 A1 ha sido un excelente carro de transporte de personal y la espina dorsal de las compañías de tiradores; sin embargo, al operar junto a los nuevos tanques Leopard 1V y Leopard II, han demostrado ser demasiado lentos y menos móviles que ellos.

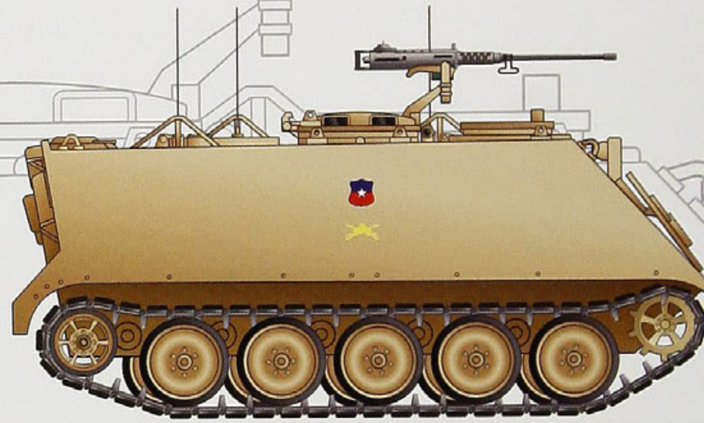
La adquisición de los carros de combate de infantería Marder ha sido la solución a este problema y el natural reemplazo de los carros M-113 en su rol de acompañamiento y apoyo de los tanques. No obstante, siguen cumpliendo su misión en los batallones de Infantería Mecanizada de nuestra Institución.



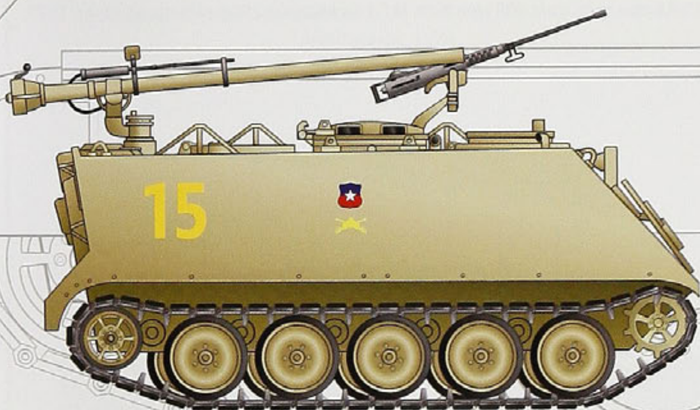
Dos M-113 A1 acompañando un M-41, Punta Arenas, 1982.



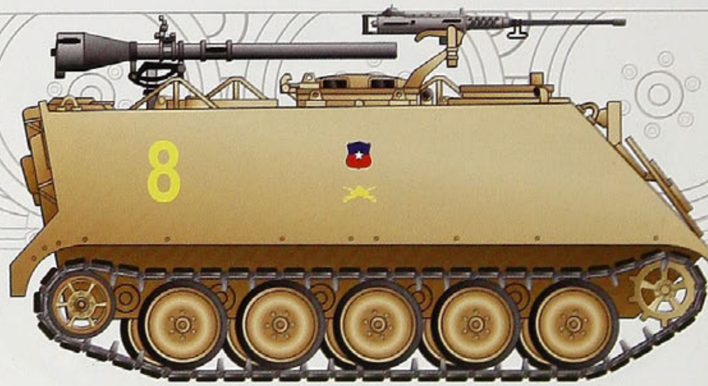
Carro M 113 A1, Escuela de Blindados, 1.ª Compañía de Tiradores, Antofagasta, 1971.



Carro M-113 A1, Batallón Blindado N.° 1 Granaderos, Playa Cavancha, Iquique, 1972.

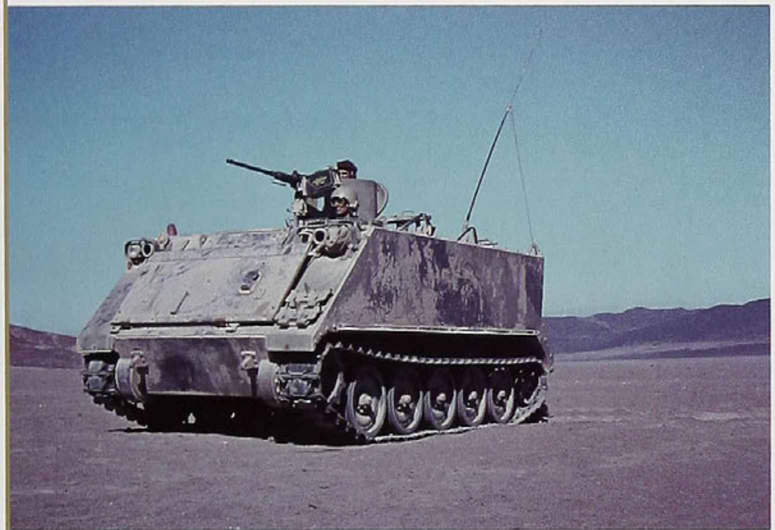


Carro M 113 A1, cañón s/r 106 mm, Escuela de Blindados, 1.ª Compañía de Tiradores, Antofagasta, 1974.

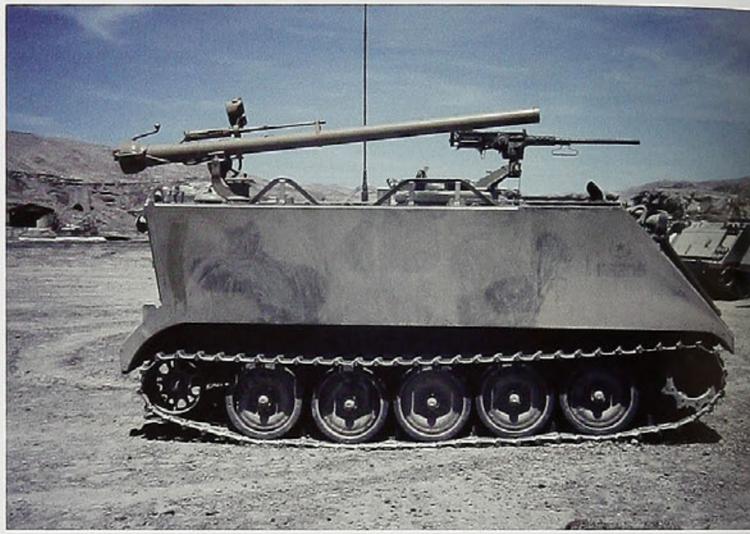


Carro M 113 A1, cañón s/r 75 mm, Escuela de Blindados, 1.ª Compañía de Tiradores, Antofagasta, 1974.

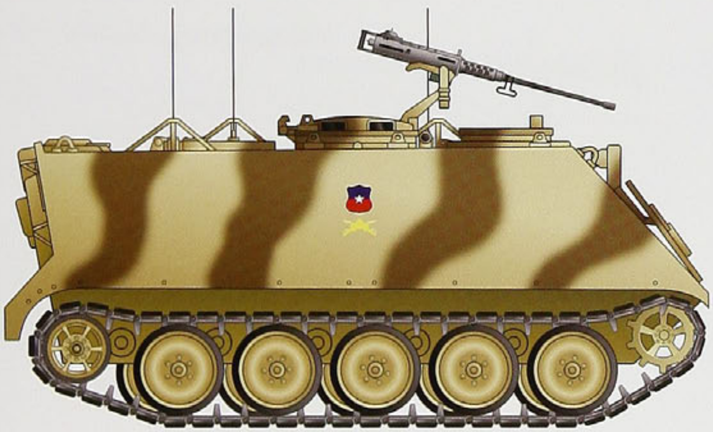
APC M-113 A1



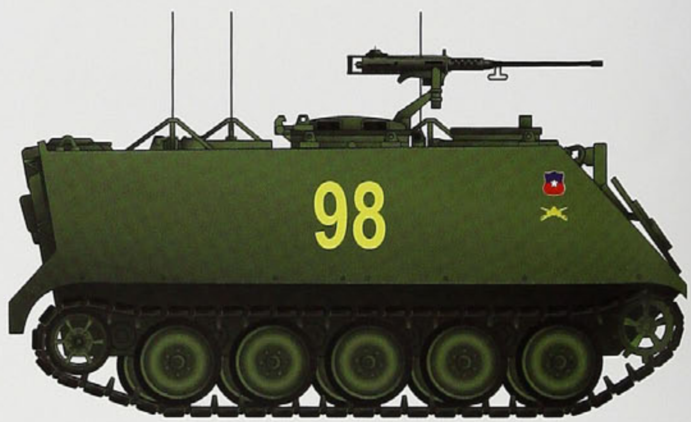
M-113 A1 con blindaje para el sirviente de la ametralladora .50, sector Casa de Lata, Antofagasta, 1975.



M-113 A1 con cañón s/r 106 mm R.Bl. N.° 1 Granaderos, Baquedano, Iquique, 1975.



Carro M-113 A1, Regimiento Granaderos, perteneciente al Equipo de Combate Oro Pampa Chaca, Arica, 1976.



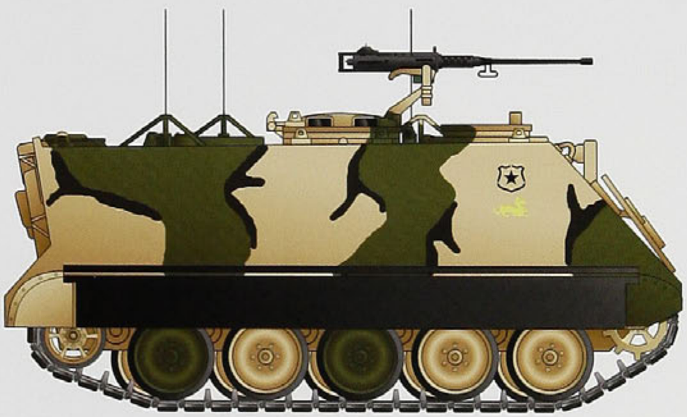
Carro M-113 A1, Batallón Blindado N.° 5, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 1971.



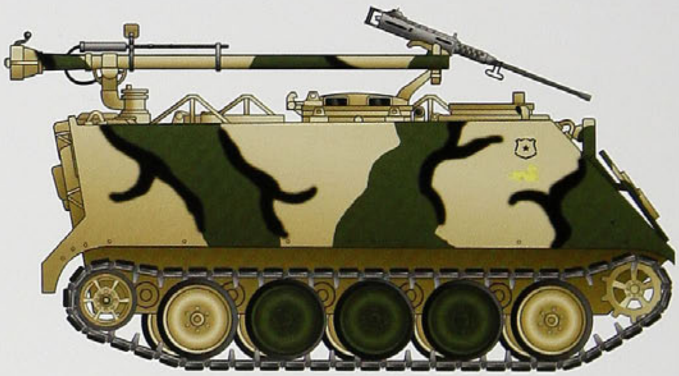
Carros M-113 A1 de la 1.ª Compañía de Tiradores, Escuela de Blindados, Antofagasta, 1974.



M-113 A1 con enmascaramiento utilizado en la década de 1980 en Punta Arenas.



Carro M-113 A1 Regimiento Dragones, Estancia Entre Vientos, Punta Arenas, 1982.



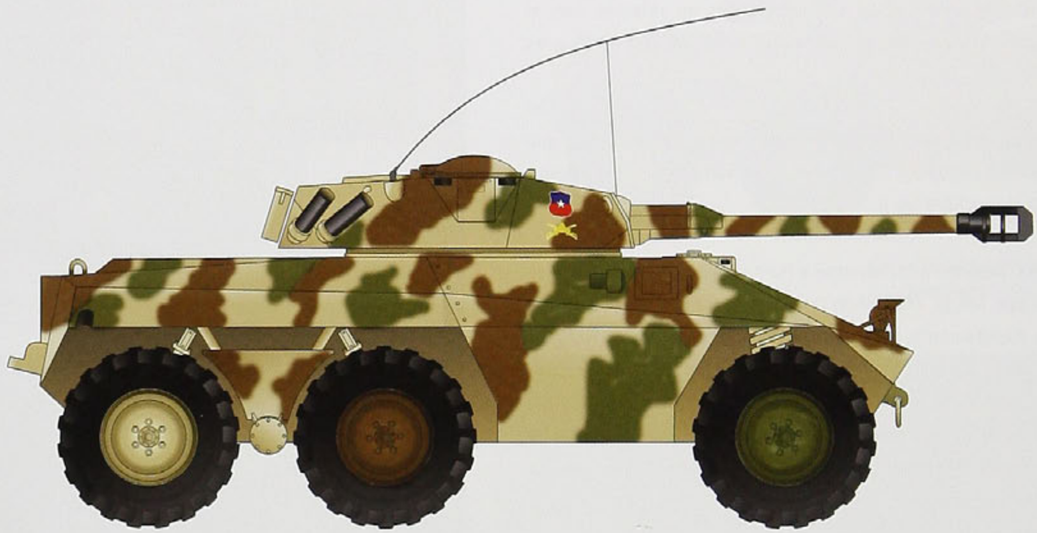
Carro M-113 A1 cañón s/r 106 mm Regimiento Dragones, sector Hotel Dinamarquero, Punta Arenas, 1998.



Pelotón de carros EE-9 Cascavel en la Escuela Militar, Santiago, 1977.

EE-9

CARRO DE RECONOCIMIENTO EE-9 CASCAVEL



Fabricación	: Brasil
Tripulación	: 3
Largo	: 5,25
Ancho	: 2,59
Alto	: 2,60
Peso	: 12,4 t
Armamento	: torre HS-90 / 90mm, cañón F1, HEAT 750 m/s coaxial DEFA 7,62 mm
Blindaje	: laminado tipo sándwich
Velocidad	: 100km/h
Motor	: Mercedes-Benz OM-352A Diesel, de 190 hp
Peso/potencia	: 14,5hp/t
Suspensión	: tipo boomerang
Autonomía	: 600 km

El carro EE-9 Cascavel 6x6 fue fabricado por la empresa brasilera ENGESA, a partir del modelo M-8 Greyhound, pero con un novedoso sistema de suspensión denominado boomerang, que superaba las limitaciones de movilidad que tenía el M-8 original. Contaba con una torre de fabricación francesa para dos hombres igual a las empleadas en los carros Panhard AML 90, con un cañón de 90 mm F1 que disparaba un proyectil de carga hueca (HEAT) a 750 m/s capaz de perforar cualquier blindaje conocido.

Su fabricación y venta fueron todo un éxito, siendo usados principalmente por el Ejército de Brasil y por los Ejércitos de Irak, Libia, Nigeria, Chad, Gabón, Surinam y Zimbawe. En Sudamérica, fueron adquiridos por Ecuador, Colombia, Paraguay, Bolivia y Chile.

El EE-9 Cascavel fue utilizado por los iraquíes en la guerra con Irán y por los libios en los choques fronterizos con Egipto y Túnez.

En 1974, Chile compró los primeros 12 carros EE-9 Cascavel Mk II con cañón francés de 90 mm, que llegaron a la Escuela de Blindados de Santiago en 1975. Inmediatamente, se organizaron los cursos de operación y mantenimiento y, en forma paralela, los de entrenamiento táctico, por lo que el número de cabos-alumnos y oficiales de la Escuela de Blindados, prácticamente se triplicó ese año; la mayor parte de ellos se acantonó en Peldehue.

El EE-9 contaba con mayor potencia de fuego que los tanques M-4 y M-24, lo que llevó a algunos entusiastas a denominarlo cazatanque, cuando solamente era un carro de reconocimiento con cañón, cuya movilidad fuera de los caminos era inferior a cualquier tanque. Hacía muchos años que el Arma Blindada no contaba con vehículos de combate a ruedas, generándose un escepticismo entre sus integrantes en relación con el desempeño de la rueda en terrenos tan difíciles, como las calicheras del norte y las tembladeras de la zona austral.



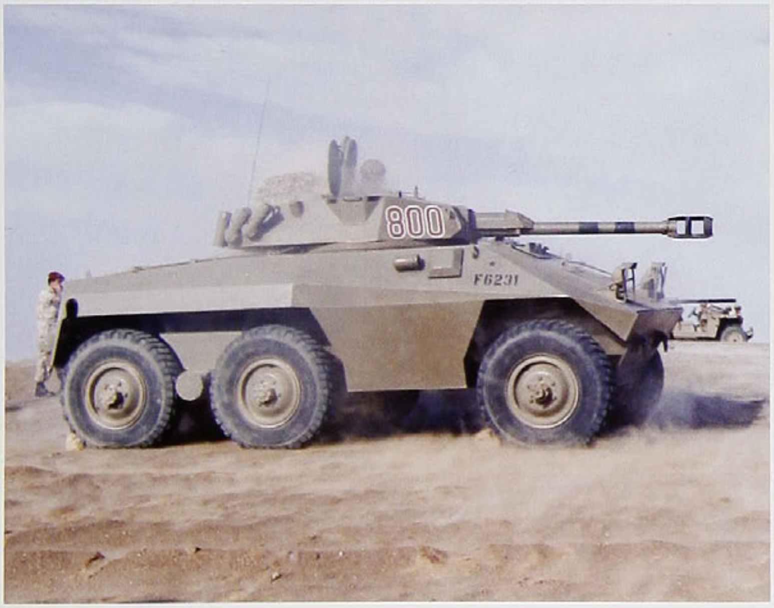
Entre 1975 y 1977 arribaron a Iquique, Antofagasta y Punta Arenas, 48 carros más que pasaron a servir a los Regimientos Blindados Granaderos, Exploradores y Punta Arenas, con lo que se completaron 60 carros EE-9 Mk II.

Durante la crisis con Argentina, llegaron directamente a Punta Arenas, en diciembre de 1978, 23 carros Cascavel del tipo MK III, con cañón Cockerill de 90 mm que disparaba un proyectil HEAT a 900 m/s. Rápidamente, fueron tripulados por soldados conscriptos recientemente acuartelados que, a pesar de no contar con el período de combate individual, muy pronto demostraron tener la habilidad de ser buenos comandantes y artilleros. Esta época de tensión demostró, además, que con un intensivo programa de instrucción y entrenamiento, sin límite de tiempo y con todos los medios disponibles, se puede lograr un alto grado de eficiencia.

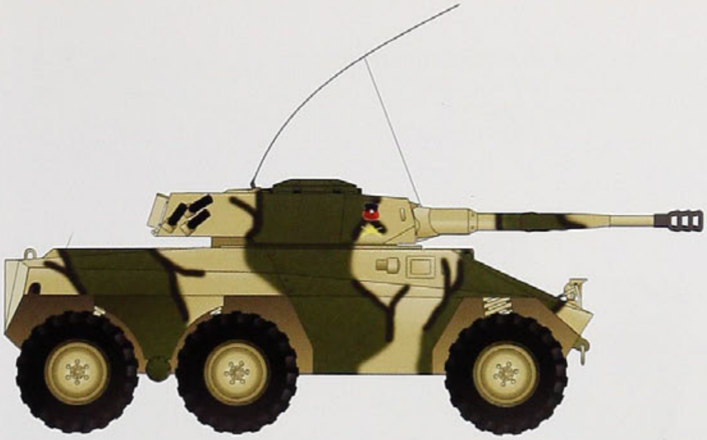


En general, el carro EE-9 era rápido en terrenos firmes, pero poco móvil en terrenos accidentados y su relación peso potencia era baja. Con la llegada de nuevo y más moderno material, se resolvió retirarlos del servicio entre 1999 y 2000.

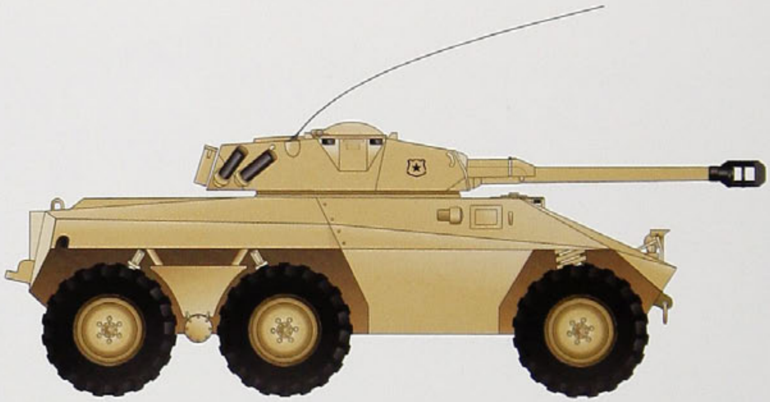
Tiro del carro EE-9 Cascavel, Regimiento Vencedores, Pampa Chaca, Arica, 1989.







Carro EE-9 Mk IV cañón Cockerill, Regimiento Dragones, sector La Pelecha, Punta Arenas, 1982.



Carro EE-9, Regimiento Granaderos, Quebrada Vitor, Arica, 1976.

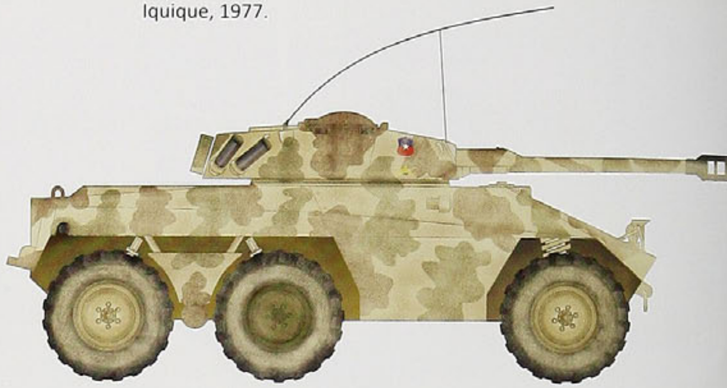


Compañia de Blindados Escuela Militar, Peldehue, 1978.

Instrucción de marcha a alféreces, Peldehue, 1976.



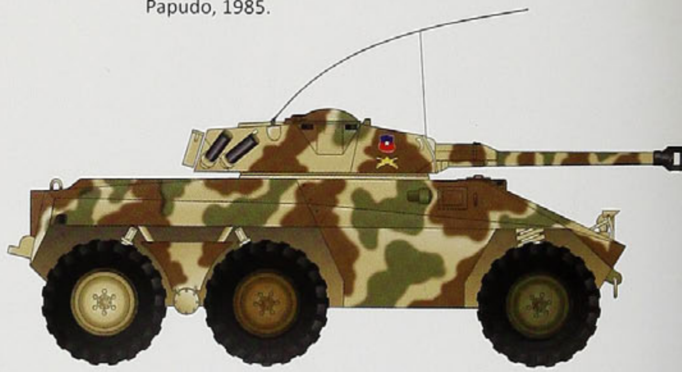
Carro EE-9 Escuela Militar, Cerro San Francisco, Aguada Dolores, Iquique, 1977.



Pelotón cazatanques del Regimiento de Caballería Blindada N.° 7 Guías, Concepción, 1997.



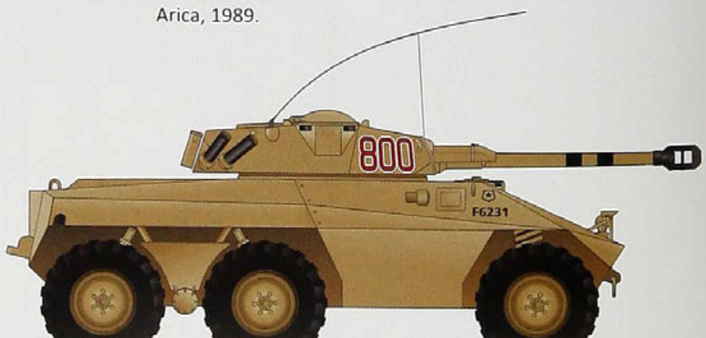
Carro EE-9 Cascavel, Escuela de Caballería Blindada,localidad de Papudo, 1985.



Museo de la Escuela de Caballería Blindada, Iquique, 2009.



Carro EE-9 Cascavel, Regimiento Vencedores, Pampa Chaca, Arica, 1989.

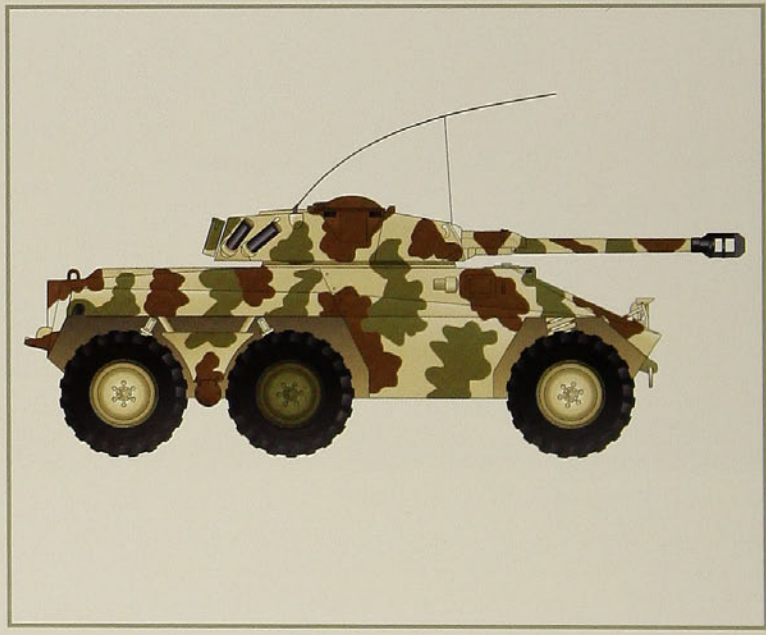




Pelotón de carros EE-9 Cascavel de la Escuela de Blindados en ejercicios de conducción, Peldehue, 1977.



EE-9 Cascavel del Regimiento Vencedores, sector Pampa Chaca, Arica, 1989.



Carro EE-9 Regimiento Blindado N.° 5, Sección de Reconocimiento, sector Hotel Dinamarquero, Punta Arenas, 1978.



Carro EE-11 del Regimiento Dolores, Arica, 1993.

EE-11

CARRO TRANSPORTE DE PERSONAL EE-11 URUTU

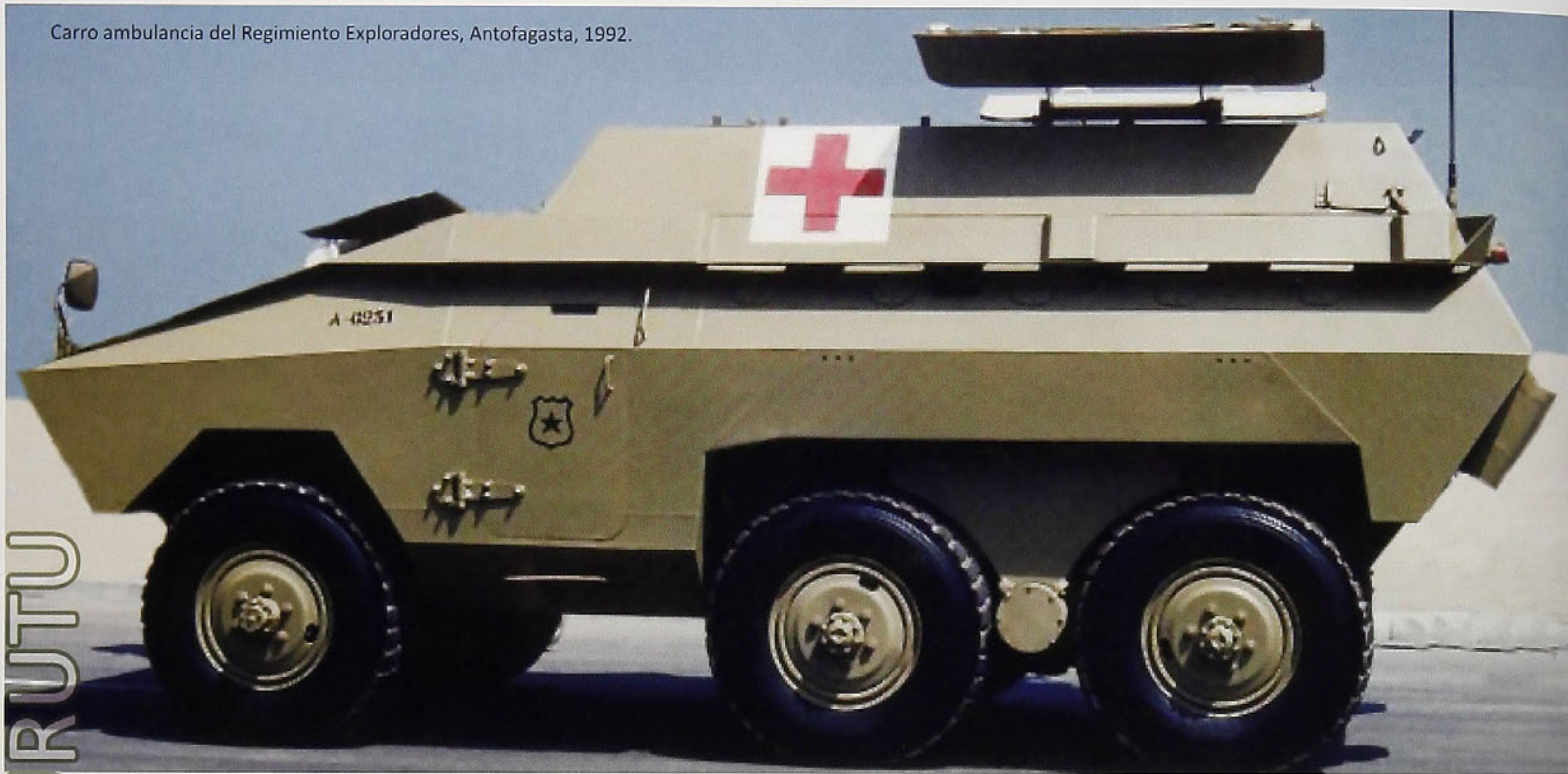


Fabricación	: Brasil
Tripulación	: 2+ 10
Largo	: 6,1 m
Ancho	: 2,65 m
Alto	: 2,9 m
Peso	: 14 t
Armamento	: 1x .50 Browning M2 HB
Blindaje	: laminado tipo sándwich
Velocidad	: 90 km /h
Motor	: Mercedes-Benz OM-352A Diesel, de 190 hp
Peso/potencia	: 13,6 hp/t
Suspensión	: tipo boomerang
Autonomía	: 300 km

Este carro fue fabricado por la empresa Engesa de Brasil como un vehículo blindado para transporte de tropas y satisfacer las necesidades de países tercermundistas que no tuvieran acceso a los mercados europeos y norteamericanos tradicionales. Se fabricaron aproximadamente 800 unidades en diversas configuraciones, tales como: carro comando, portamortero, antiaéreo y ambulancia. Fue adquirido por el Ejército y la Infantería de Marina de Brasil y, luego vendido a Irak, Dubai, Jordania, Libia, Angola, Túnez, Suriname, Gabón y Zimbawe. En Sudamérica, ha sido empleado por Colombia, Venezuela, Ecuador, Paraguay, Bolivia y Chile.

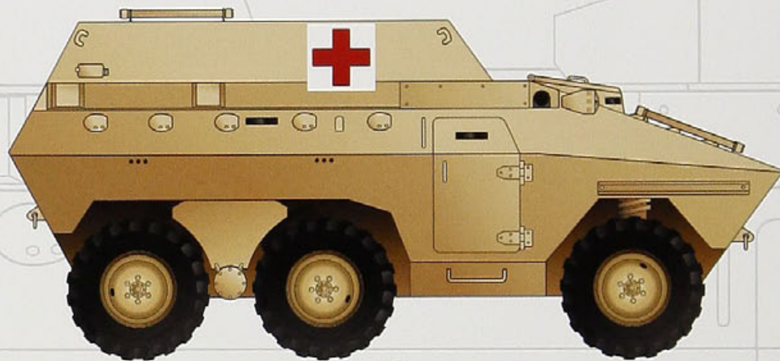
En diciembre de 1978, arribaron los primeros 17 carros EE-11 Urutu al puerto de Punta Arenas, junto con 23 carros EE-9 Cascavel, que fueron rápidamente trasladados al Regimiento Blindado N.° 5 para iniciar, al día siguiente, la instrucción de conductores y tripulaciones.

Posteriormente, Chile adquirió 20 carros más de este modelo junto con 4 ambulancias Urutu para completar las compañías de tiradores de los batallones blindados; sin embargo, al poco tiempo de uso se evidenciaron sus graves limitaciones: alta silueta, baja relación peso potencia, complicado sistema de doble embrague y poca movilidad fuera de caminos, haciéndolo un vehículo más apto para funciones policiales que militares.

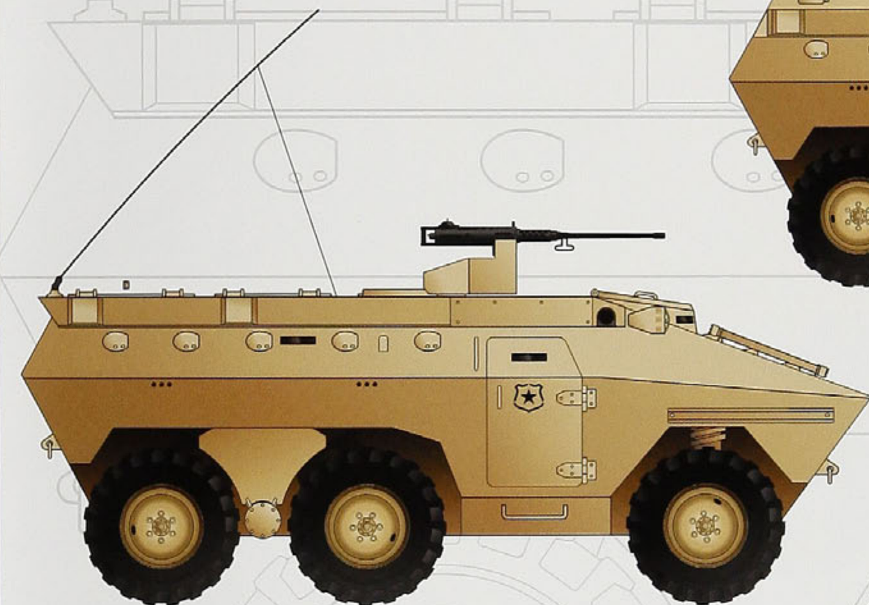

Carro ambulancia del Regimiento Exploradores, Antofagasta, 1992.


Columna de carros EE-11, Pampa Chaca, Arica, 1992.

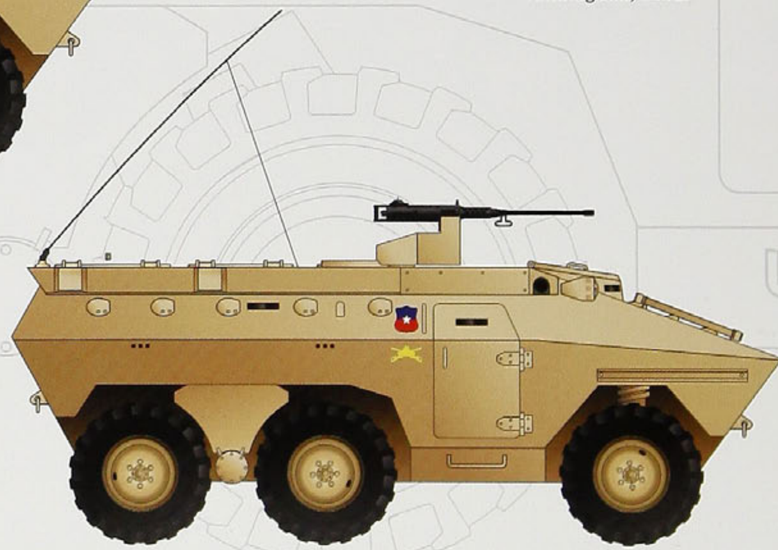
El carro Mowag 6x6, adquirido también en esa época, demostró ser muy superior al EE-11 en todos los aspectos. La experiencia en terreno con este material comprobó que no eran vehículos adecuados y confiables para acompañar a las unidades de tanques; por lo tanto, en la década de 1980, fueron entregados a la Artillería para ser utilizados como transporte de personal de las unidades ATP 155 mm F3 y también a la Escuela de Infantería para la formación de su primera unidad mecanizada.



EE-11 Urutu, carro ambulancia
Regto. Exploradores,
Antofagasta, 1992.

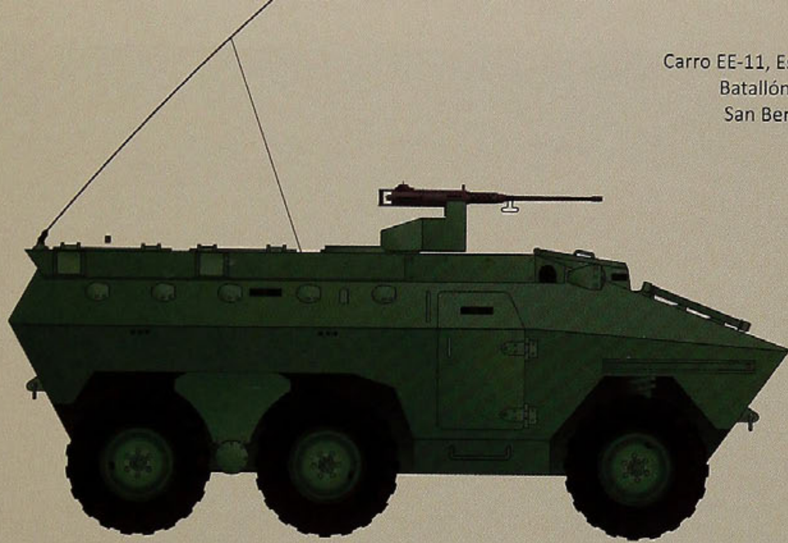


Carro EE-11, Regimiento Dolores,
sector El Buitre, Arica, 1994.

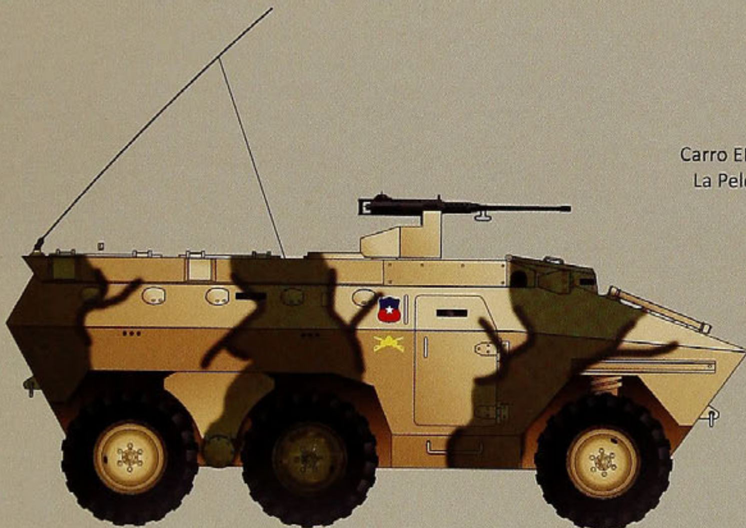


Carro EE-11, Escuela de Blindados,
Peldehue, 1979.

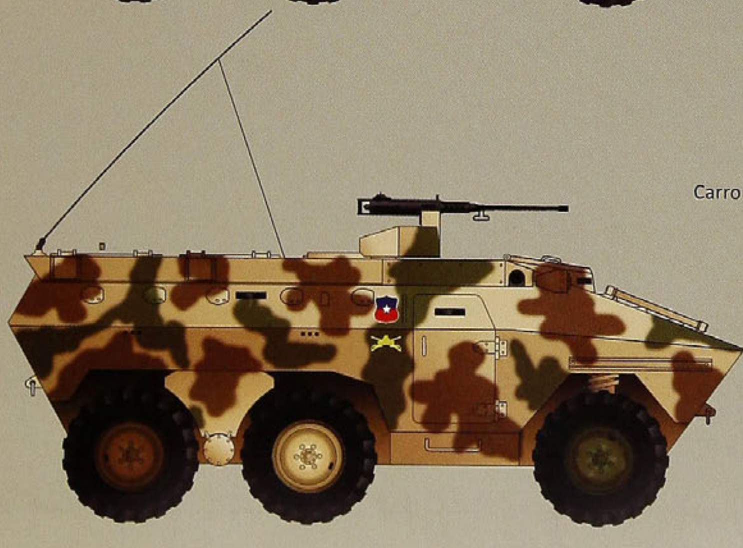
Carro EE-11, Escuela de Infantería,
Batallón Mecanizado,
San Bernardo, 1991.



Carro EE-11, Regimiento Dragones,
La Pelecha, Punta Arenas, 1982.



Carro EE-11, Regimiento Blindado N.° 5,
3.ª Compañía de Tiradores,
Punta Arenas, 1978.







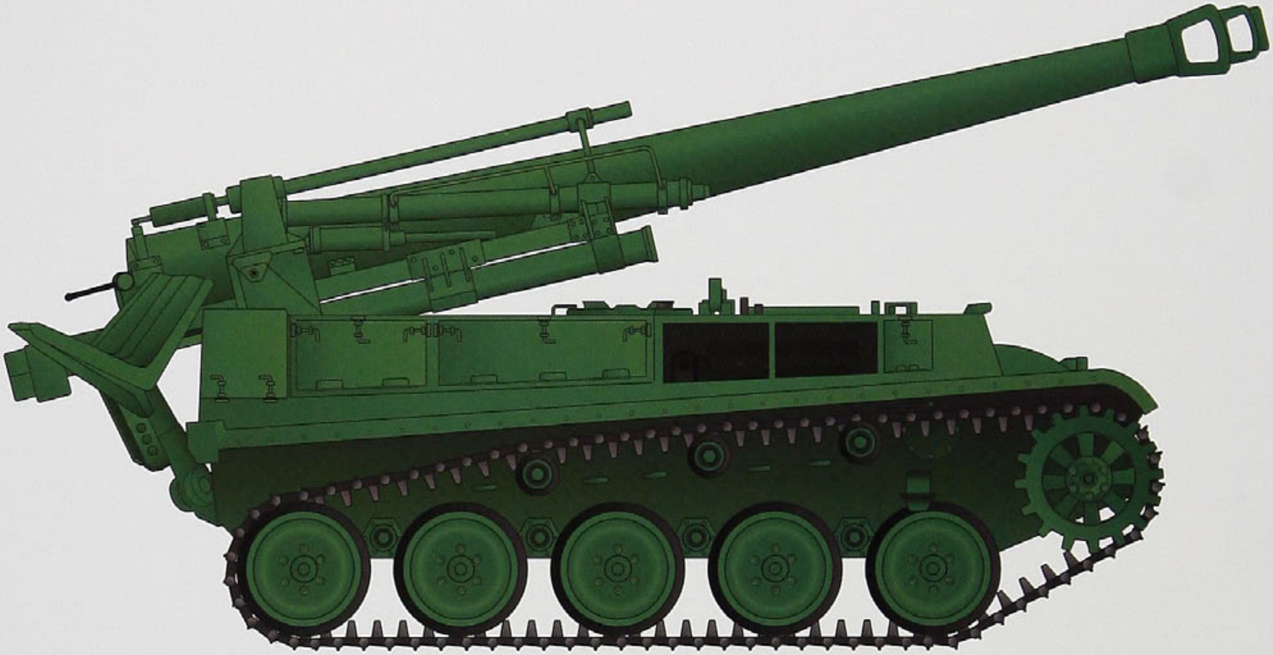
Carro EE-11 ambulancia, Arica.



Pieza ATP 155 mm F3 haciendo fuego en Pampa de Tana, Iquique, 2007.

ATP 155

OBÚS AUTOPROPULSADO ATP 155 MM F3



Dentro del proceso de modernización que vivió la Institución en la década de 1970, se contempló la adquisición de artillería autopropulsada para otorgar a la Artillería una capacidad de apoyo con movilidad similar a los tanques y carros con los que contaba el Ejército en ese tiempo.

La Institución resolvió la adquisición del obús ATP 155 mm F3, de fabricación francesa, producido por Atelier de Construction de Tarbes en conjunto con Atelier de Construction de Roanne, basado en un chasis modificado del tanque AMX-13.

El ATP 155 mm F3 tiene una cadencia de tiro máxima de tres proyectiles por minuto, con un alcance variable de 20 Km de acuerdo con el tipo de munición que se utilice.

Solamente el conductor y el comandante de pieza van en el carro, en tanto que los ocho miembros restantes en un vehículo de acompañamiento más uno de municionamiento.

La llegada de estas piezas autopropulsadas dio de inmediato una mayor profundidad y dinamismo a los ejercicios de ataque, que se desarrollaban en esa época con los tanques M-41, M-50 y M-51 y con carros M-113 A1, semiorugas y Mowag 6x6.

Fabricación	: Francia
Tripulación	: 2+ 8
Largo	: 6,3 m
Ancho	: 2,72 m
Alto	: 2,3 m
Peso	: 17,4 t
Armamento	: obús GCT 155 mm F3 L/33
Blindaje	: 15 mm frontal, 20 mm lateral
Velocidad	: 50 km/h
Motor	: SOFAM 8Gxb 8 cilindros de 250 hp
Peso/potencia	: 14,4 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 300 km

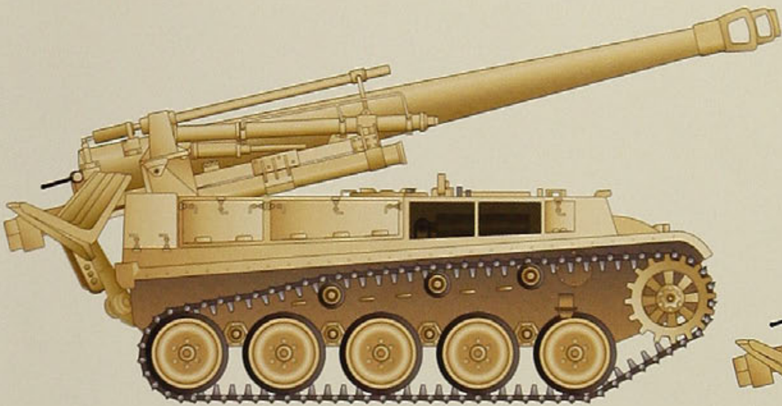
Pieza ATP 155 mm F3 haciendo fuego, Pampa Chaca, Arica, 2007.



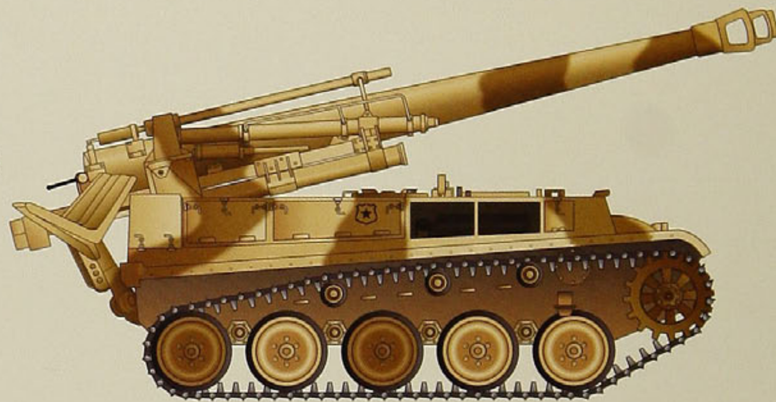
La llegada del nuevo material de tanques y carros de la Infantería Mecanizada y Blindada hizo necesaria la adquisición de nuevas piezas de artillería ATP. Durante 2007, se gestionó la compra de obuses M-109 CL, por lo que las piezas ATP 155 mm F3 fueron destinadas a las unidades de artillería de la zona austral.



ATP 155 Grupo de Artillería N.° 9 Salvo, Iquique.



ATP 155 mm F3, Regto. Dolores,
Pampa Chaca,
Arica, 1978.



ATP 155 mm, Regto. Dolores,
Aguada Dolores,
Iquique, 1991.



ATP 155, Pampa Chaca, Arica.



Tiro de pieza ATP 155, Regimiento Dolores, Arica.



Pieza ATP 155 mm F3, sector cancha doble acción, Arica, 1991.





Batería autopropulsada ATP 155 mm F3, Pampa Chaca, 1982.





Pieza ATP 155 mm F3 en posición de fuego, Seno Skyring, Punta Arenas, 1982.



Carro Mowag 6x6, 2.ª Escuadrón de Tiradores Pampa de Tana, Iquique, 1991.

PIRAÑA

CARRO MOWAG PIRAÑA 6X6/8X8



Fabricación	: Suiza / Cardoen / FAMAE
Tripulación	: 2+ 10
Largo	: 5,97
Ancho	: 2,5 m
Alto	: 2,21 m
Peso	: 10,5 t
Armamento	: ametralladora .50 M2 Browning HB / mortero / cañón 25 mm / cañón AA 20 mm
Blindaje	: 10 mm
Velocidad	: 100 km/h tierra, 9 km/h agua
Motor	: Detroit Diesel 6V-53T de 275 hp
Peso/potencia	: 26,2 hp/t
Suspensión	: barras de torsión/amortiguadores
Autonomía	: 600 km

El Mowag Piraña es un vehículo blindado a ruedas multipropósito, diseñado y producido por la fábrica suiza Mowag. Este exitoso y popular carro se encuentra en servicio en diferentes ejércitos del mundo. Las diversas versiones de este vehículo tienen distintos grados de blindaje y armamentos para ser usados en una amplia variedad de roles, tales como: transporte de personal, portamorteros, carro antiaéreo, carro radar, apoyo de fuego, carros comando, ambulancia, incluso con propósitos policiales.

Los carros Mowag son actualmente usados en Suiza, Suecia, Dinamarca, Irlanda, España y Bélgica. Además, se han producido bajo licencia en Canadá, Reino Unido, Japón, EE.UU. y Chile.

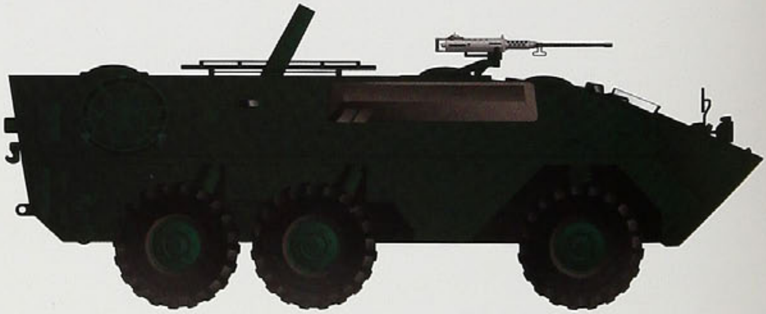
Estos vehículos han servido en forma satisfactoria en misiones de combate en las dos guerras del Golfo Pérsico y actualmente en Afganistán. También, han dado excelentes resultados en otro tipo de misiones, como reconocimiento, escolta y patrullaje en misiones de paz.



Carro Mowag 6x6 portamortero, ejecutando tiro, Regimiento Lanceros, Puerto Natales, 2006.



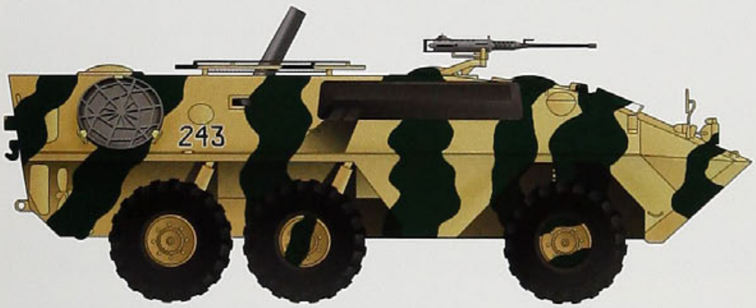
Carro portamortero Mowag 6x6, Regimiento Vencedores, Dolores, Iquique, 1991.



Carro ambulancia Mowag 6x6, Regimiento Buin, El Salto, 1992.



Carro comando Mowag 6x6, Regimiento Vencedores,
Pampa Camarones, 1991.



Carro portamortero Mowag 6x6, Regimiento Vencedores,
Pampa Chaca, Arica,1990.

A principios de la década de 1980, la Empresa Cardoen obtuvo la licencia suiza para fabricar en conjunto con FAMAE, 100 Vehículos Mowag Piraña 6X6, los cuales fueron fabricados entre 1982 y 1987, en las versiones para transporte de personal, portamorteros de 120 mm, antiaéreo de 20 mm Ramta, radar antiaéreo y carros comando de Grupo Blindado. En sus diferentes versiones, fueron integrados a las unidades blindadas del norte del país, a los escuadrones de tiradores y de plana mayor, desempeñándose muy bien en la función de apoyo a los tanques.

Como consecuencia de la modernización del Ejército y la nueva organización de las unidades de combate, los carros Mowag fueron transferidos a la Infantería Mecanizada a finales de la década del 90. Los Mowag 6x6, primero, y las versiones 8x8, más tarde, han sido una excelente adquisición de la Institución porque han demostrado ser mecánicamente confiables, móviles y veloces, adaptándose muy bien al desierto y a la zona central de Chile.

Cabe destacar el excelente rendimiento del carro Mowag durante su empleo en la misión de paz en Haití (MINUSTAH), a partir de 2004 hasta la fecha, demostrando su maniobrabilidad y confiabilidad en las diferentes misiones que le ha correspondido desempeñar.



Pelotón morteros, Pampa Camarones, Iquique, 1990.


Campaña del Batallón de Infantería Mecanizado Buin, Puerto Aldea, 2009.


Marcha del Pelotón Antiblindaje, Puerto Aldea, 2009.

Carro antiaéreo Mowag 6x6 Ramta, Aguada de Dolores, Iquique, 1991.

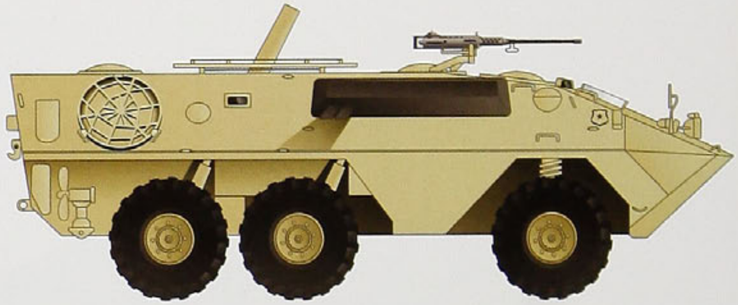


Carro Mowag 6x6 del Regimiento Vencedores, Pampa Camarones, Iquique, 1991.



Carro mowag piraña ABL con torre KUKA cañon de 25 mm, Puerto Aldea, 2009.





Carro portamortero Mowag 6x6, Regimiento Exploradores, sector La Negra, Antofagasta, 1992.



Carro antiblindaje Mowag 6x6 con torre KUKA, Regimiento Buin, El Salto, 2008.

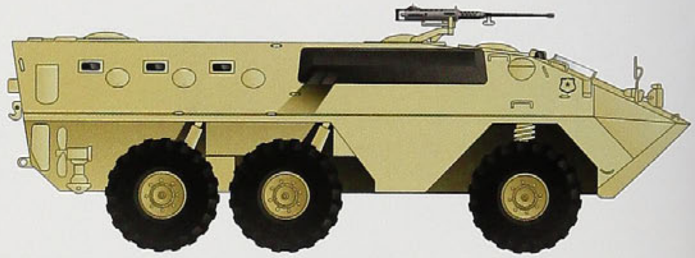


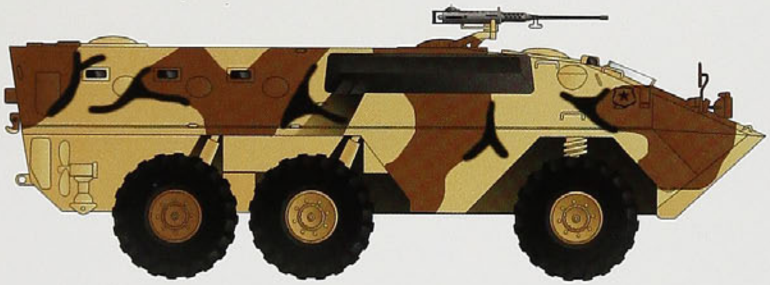
Carro comando Mowag 4x4, Escuela de Caballería Blindada, Quillota, 1996.

Carro comando Mowag 4x4, Escuela de Caballería Blindada, Balneario de Papudo, 1985.

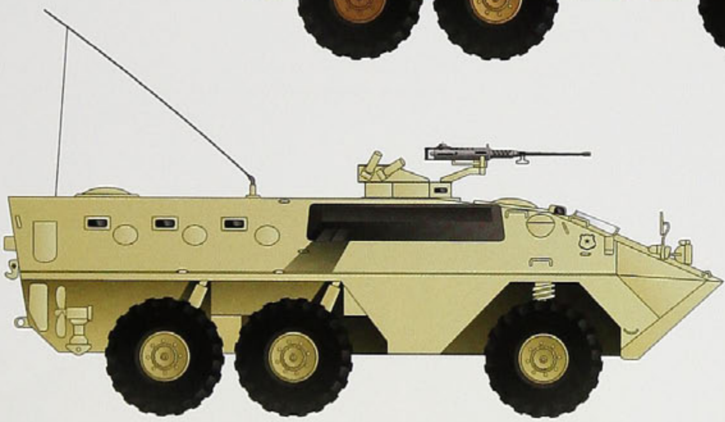


Carro Mowag 6x6 básico, Regimiento Vencedores, Quebrada de Acha, Arica, 1989.

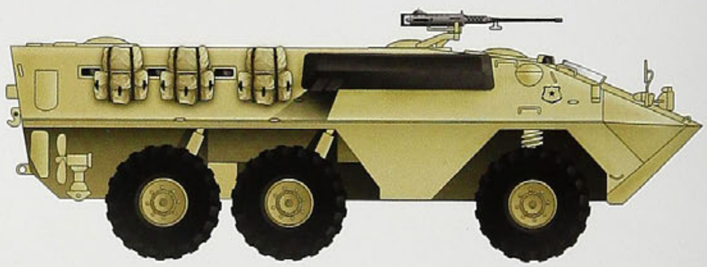




Carro Mowag 6x6, Regimiento Exploradores, sector La Negra, Antofagasta, 1989.



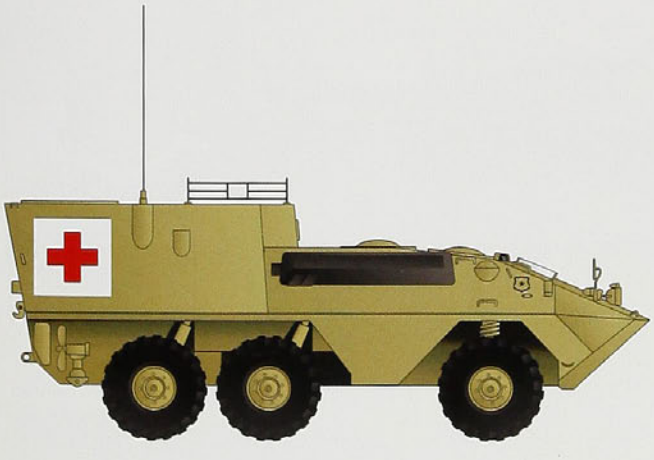
Carro Mowag 6x6, con cúpula para .50, Regimiento Vencedores, Quebrada Camarones, Iquique, 1991.



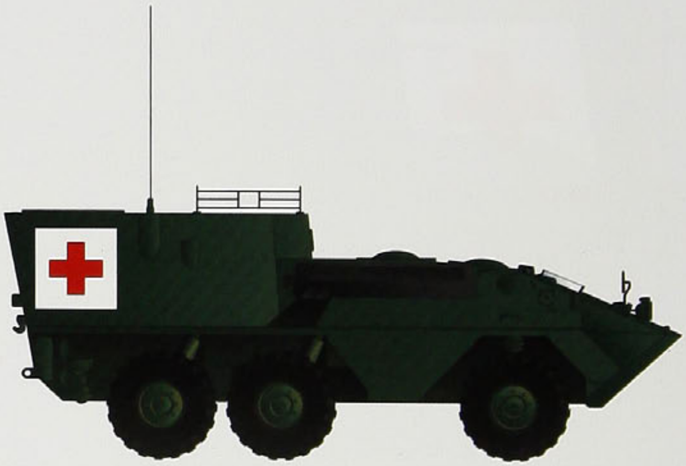
Carro Mowag 6x6, Regimiento Exploradores, Quebrada El Way, Antofagasta, 1993.



Carro Ambulancia Mowag 6x6, Regimiento Buin, sector Pampa Austral, Diego de Almagro, 2008.



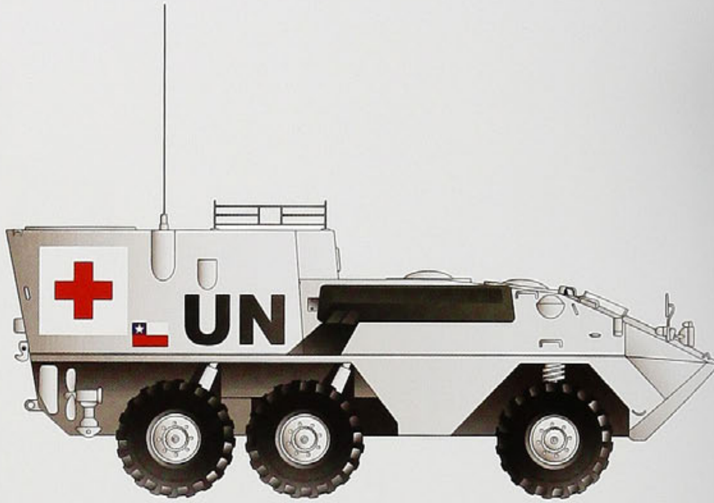
Carro ambulancia Mowag 6x6, Regimiento La Concepción, Antofagasta, 2004.



Carro ambulancia Mowag 6x6, Regimiento Buin, El Salto, 1992.

MOWAG PIRAÑA





Carro ambulancia Mowag 6x6, Compañía de Infantería Mecanizada, Haití, 2008.



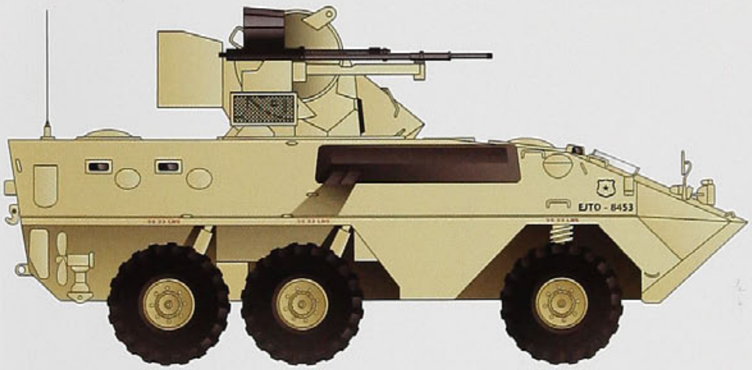
Carro Mowag 6x6 ambulancia.



Carro transporte de personal Mowag 6x6,
Escuela de Infantería, San Bernardo, 2002.



Carro Mowag 6x6, Escuela de Infantería,
Batallón Mecanizado,
Peldehue, 1998.



Carro antiaéreo Mowag 6x6 Ramta,
Regimiento Vencedores,
Aguada Dolores,
Iquique, 1991.

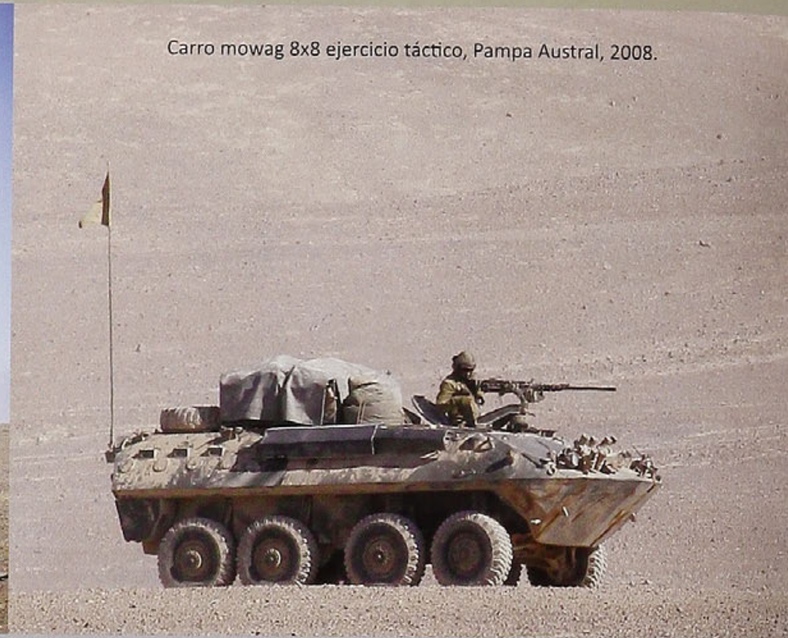


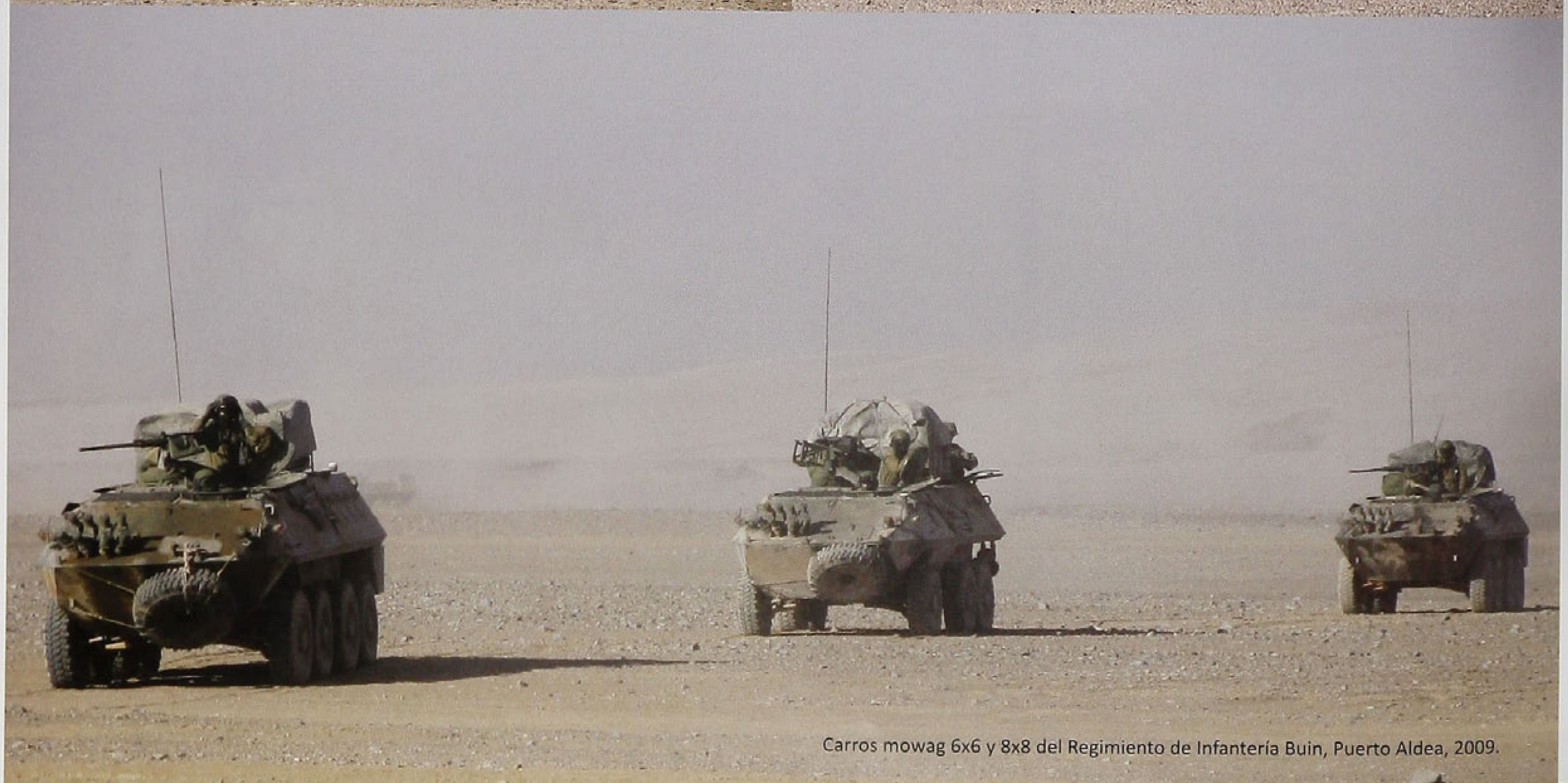
Carro antiaéreo Mowag 6x6 Ramta,
Regimiento Libertadores,
Peldehue, 1994.

MOWAG PIRAÑA 6x6

PIRAÑA 6x6/8x8


Carro portamorteros del Batallón de Infantería Mecanizado, Regimiento Buin.


Carro mowag 8x8 ejercicio táctico, Pampa Austral, 2008.


Carros mowag 6x6 y 8x8 del Regimiento de Infantería Buin, Puerto Aldea, 2009.



Carro transporte de personal Mowag 8x8,
Escuela de Infantería, 1991.



Carro Mowag 8x8, Regimiento Buin,
El Salto, 1992.



Carro Mowag 8x8, Regimiento Buin, Quillagua, 2006.



Carro mowag 8x8, Pampa Austral, 2008.



Carro 8x8, Regimiento Buin, Quebrada Doña Inés.



Llegada de los tanques M-51 a Peldehue, 1981.



M-51 con ametralladora .50 en afuste para tiro, Regimiento Libertadores, Peldehue, 1981.

M-51

TANQUE MEDIANO M-51 ISHERMAN



Fabricación	: Israel
Tripulación	: 5
Largo	: 7,5 m
Ancho	: 3 m
Alto	: 3,43 m
Peso	: 46
Armamento	: cañón 105 mm GIAT D1504 L/44 3x Browning 7,62 mm NATO 1x .50 M2 Browning HB (tiro de reacción)
Blindaje	: 66 - 90 mm
Velocidad	: 40 km/h
Motor	: Cummins Diesel V8 de 460 hp // Detroit Diesel 8V-71T de 405 hp
Peso/potencia	: 8,8 hp/t
Suspensión	: HVSS (Horizontal Volute Spring Suspension)
Autonomía	: 400 km

El M-51 Isherman, producido por la industria militar israelí con la colaboración de Francia, es una versión completamente modificada del M-4 Sherman. Este proyecto nació a fines de 1950 debido a la imperiosa necesidad de los israelíes de contar con un tanque que pudiese enfrentar a los nuevos T-54/55 y JS III soviéticos, adquiridos en esa época por Egipto y Siria.

Los cambios más significativos consistieron en modificar las torres T23 de los M-4 A1/76 mm, con un contrapeso soldado en su parte trasera para soportar un cañón de 105 mm de fabricación francesa destinado al nuevo tanque AMX-30, que disparaba un proyectil de carga hueca no rotatoria capaz de destruir cualquier blindaje, indistintamente de la distancia donde se encontrara el enemigo. El mencionado cañón debió ser acortado en más de un metro y hubo que dotarlo de un voluminoso freno de boca para reducir su retroceso.

Simultáneamente, se procedió a estandarizar los cascos de diversos tipos de M-4, cambiando su suspensión VVSS por la más eficiente HVSS, con orugas anchas, de los M-4 A3E8, lo que resultó en una plataforma de tiro más estable y móvil en las arenas del desierto.

Otro cambio importante consistió en la instalación de un motor Cummings Diesel, que le permitió desarrollar una velocidad superior a la mayoría de los tanques del Medio Oriente de esa época. Los israelitas habían creado un tanque completamente diferente al M-4 original, capaz de enfrentar a los tanques soviéticos en condiciones de igualdad. El último cambio que se le realizó fue agregarle una "I" a su nombre, pasando a denominarse Isherman o Israelí Sherman.

En la Guerra de los Seis Días en 1967, participó junto a los nuevos M-48 vendidos por Alemania y a los Centurión adquiridos en Inglaterra, enfrentando satisfactoriamente a los T-54 y JS III de Siria y Egipto.

Luego en 1973, durante la Guerra del Yom Kippur o Ramadan, tuvo una relevante participación en las acciones de las Alturas del Golan con los reservistas del Ejército israelí, que rechazaron la ofensiva siria, enfrentando con éxito a los T-54/55 e incluso a algunos T-62, que eran los tanques más modernos del arsenal soviético. Finalizada la guerra, el rendimiento general de los M-51 era inferior a los Centurión M-48/105 y M-60, por lo que fueron retirados del servicio.

Entre 1980 y 1981 llegaron a Chile, a la Escuela de Blindados en Peldehue, 150 tanques M-51, donde se inició un intensivo entrenamiento a cargo de instructores israelíes con especial énfasis en el tiro de tanques y en técnicas de combate que, por su extensa experiencia de guerra, fueron un importante aporte a la doctrina del Arma de Blindados.



M-51 del Regimiento Dragones, Punta Arenas, 1982.



M-51 en tiro, Regimiento Dragones, Punta Arenas.



M-51 en doctrinal de evacuación de herido, Regimiento Vencedores, Arica, 1989.



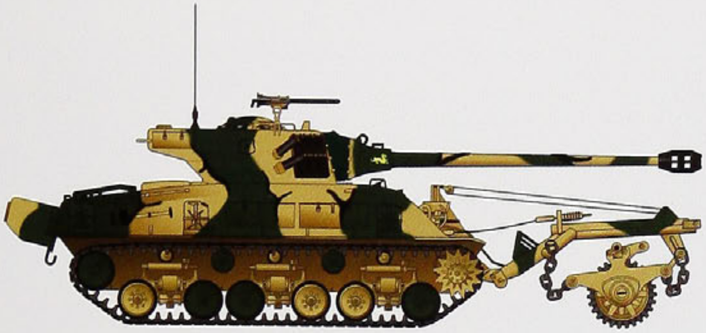
Equipo de Combate Niklitschek preparándose para la revista después de la acción, Aguada Dolores, 1991.

Para satisfacer la necesidad de tripulaciones para estos tanques, sin abandonar los ya existentes en las diferentes unidades, la Escuela de Suboficiales tuvo que destinar una promoción completa de cabos - alumnos de armas a la Escuela de Blindados. Una vez finalizado el entrenamiento, se produjo la fusión de la Caballería y de los Blindados, originándose el Arma de Caballería Blindada, por lo que la mayoría de los regimientos cambiaron las denominaciones por las unidades de la antigua Caballería, con la excepción de los Regimientos Libertadores y Vencedores. También, fue necesario reinstruir a los oficiales, suboficiales y clases provenientes de la Caballería, lo que demandó un esfuerzo titánico para la nueva Escuela de Caballería Blindada asentada en Quillota y para el Regimiento Libertadores en Peldehue.

Los M-51 fueron destinados a los grupos blindados de los Regimientos Vencedores de Arica, Coraceros de Osorno, Dragones de Punta Arenas y, más tarde, al Exploradores de Antofagasta. Más que ningún otro tanque en Chile, los M-51 se distinguieron por haber instruido y entrenado a un sinnúmero de tripulaciones, lo que contribuyó a crear la mentalidad de la Guerra de Maniobra en el Ejército de Chile, al ser evidente que determinados escenarios eran, predominantemente, para el empleo de unidades blindadas y mecanizadas. Estos tanques no fueron los mejores, ya que los AMX-30 y los M-41 los superaban, pero fueron los más numerosos e importaron una doctrina fundamental en cuanto al tiro de tanques y a las técnicas de combate.

A mediados de la década de 1990, se les cambió el motor por un Detroit Diesel, como una forma de prolongar su vida útil, pero fue tarde porque la adquisición de los tanques Leopard 1V dejaron obsoletos a prácticamente todos los tanques en servicio, siendo dados de baja el 2002.

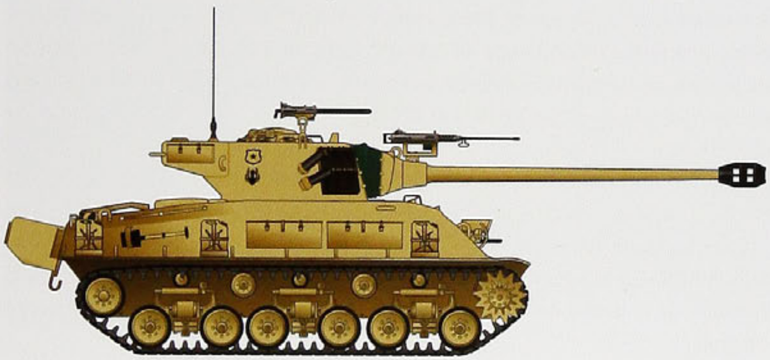
Más que el impacto que causó la llegada de los Stuart, primero, o los M-41, más tarde, el M-51 provocó un cambio profundo en la forma de pensar la guerra en el Ejército, razón por la que será reconocido como un gran tanque, tal vez, el que más contribuyó a la formación de una doctrina blindada y, principalmente, a la creación de la nueva doctrina de Guerra de Maniobra adoptada por el Ejército de Chile.



Tanque M-51, con dispositivo barreminas RKM de URDAN,
sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 1992.



Tanque M-51, Regimiento Libertadores,
Peldehue, 1986.



Tanque M-51, Regimiento Vencedores
Pampa Chaca, 1983.



M-51, Pampa de Tana, Iquique, 1990.



M-51, protegiendo el desplazamiento de los tiradores, Pampa Chaca, 1991.



Equipo de Combate Marisio, iniciando el avance, Pampa de Tana, 1990.



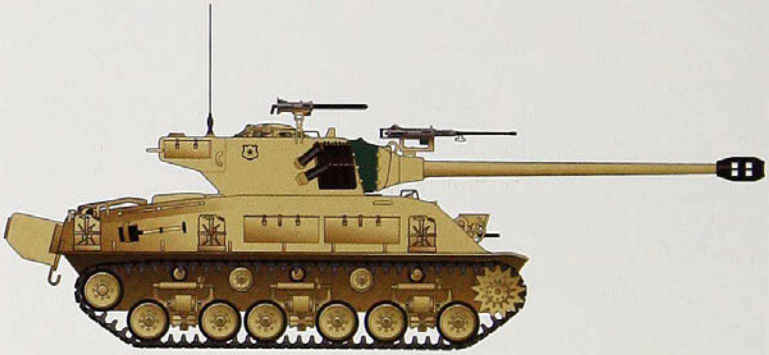
Escuadrón de tanques ejecutando tiro, Arica, 1991.



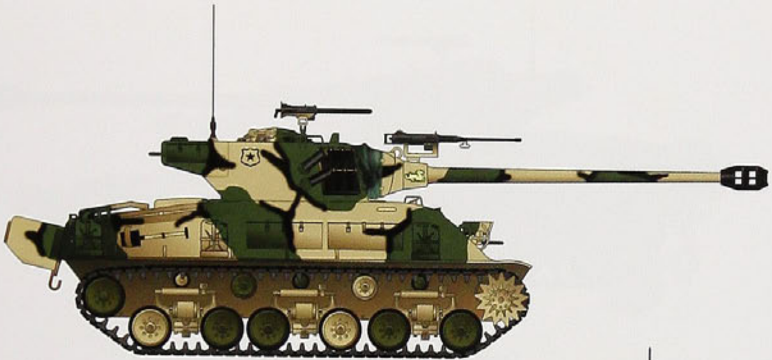
Tanque M-51, Regimiento Coraceros, Cañal Bajo, Osorno, 1984.



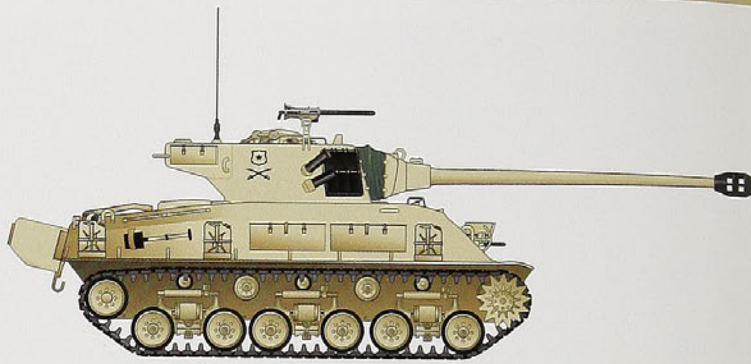
Tanque M-51, Escuela de Blindados, Peldehue, 1980.



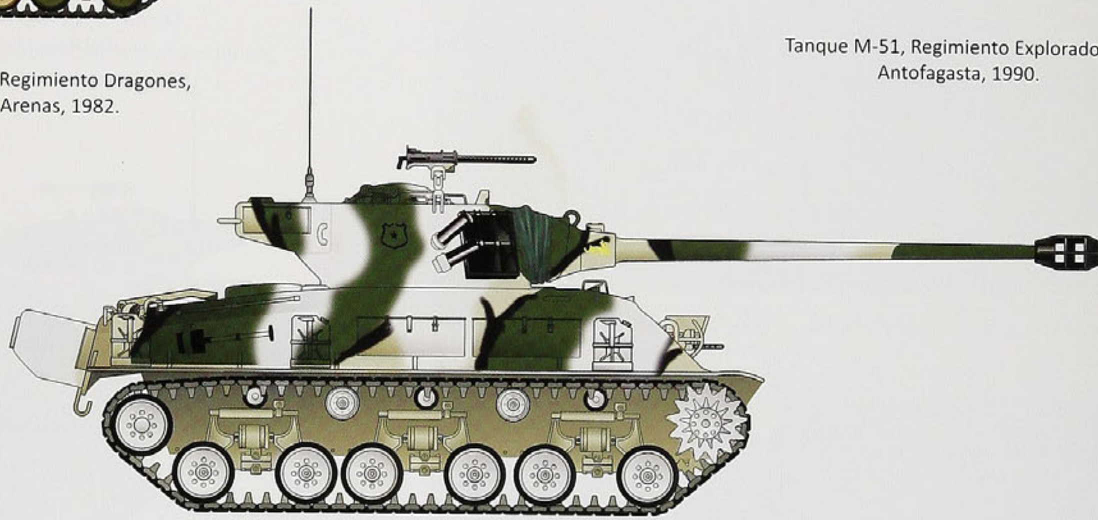
Tanque M-51, Regimiento Libertadores, Cancha de combate de tanques, Peldehue, 1983.



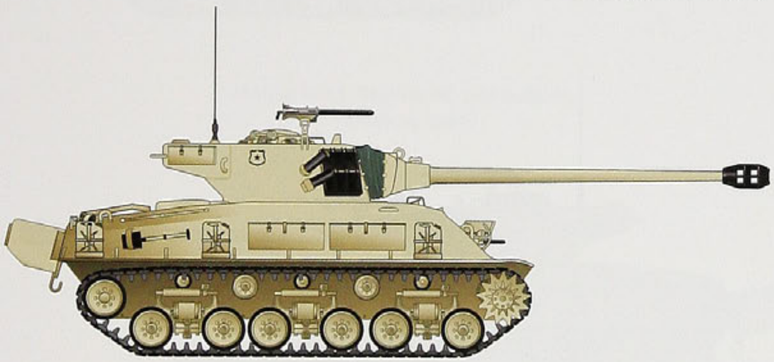
Tanque M-51, Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 1982.



Tanque M-51, Regimiento Exploradores,
Antofagasta, 1990.



Tanque M-51, Regimiento Dragones, maniobras de invierno,
Laguna Blanca, Punta Arenas, 1983.



Tanque M-51, RegimientoExploradores,
sector Casa de Lata, Antofagasta, 1984



Tanque M 51, Regimiento Vencedores,
equipo de combate Marisio,
sector Pampa de Tana, 1990.

M-51 ISHERMAN



Cancha de combate de tanques, M-51 eludiendo el combate cercano, Regimiento Vencedores, Arica, 1990.



Un M-51 es "impactado" durante un ejercicio con el sistema de simulación SIMFIRE, Regimiento Libertadores, Peldehue, 2000.



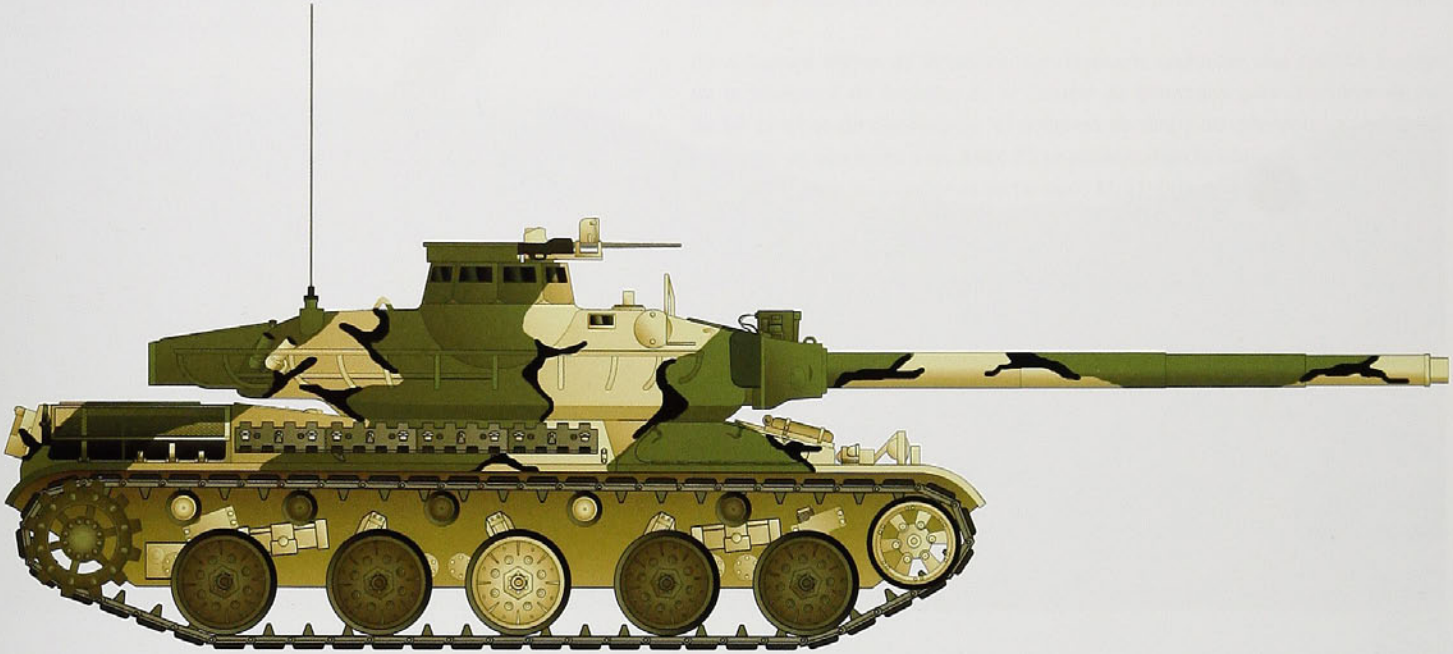
Tanque M-51 con barreminas, Punta Arenas, 1991.



Tanque AMX- 30 Napoleón, Puerto Natales, 2000.

AMX - 30

MBT AMX – 30



Fabricación	: Francia
Tripulación	: 4
Largo	: 9,48 m
Ancho	: 3,1 m
Alto	: 2,85 m
Peso	: 36 t
Armamento	: cañón 105 mm, HEAT 1000 m/s cañón coaxial 20 mm ametralladora DEFA 7,62 mm NATO
Blindaje	: 50 mm
Velocidad	: 65 km/h
Motor	: HS 110 12 cilindros policarburante, de 720 hp
Peso/potencia	: 20 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 600 km

En la década de 1960, Francia y Alemania iniciaron el desarrollo conjunto de un tanque que cumpliera los requerimientos operacionales de la OTAN; sin embargo, al poco tiempo surgieron la primeras discrepancias técnicas; los alemanes se decidieron por su prototipo, que más tarde sería el Leopard 1, y los franceses continuaron con su proyecto denominado AMX-30.

El AMX-30 fue desarrollado como tanque principal de batalla (Main Battle Tank), en reemplazo de los tanques M-47 y M-48 de fabricación norteamericana, iniciándose su producción en serie en 1966. La filosofía francesa en relación con el combate con otros tanques privilegiaba el proyectil de carga hueca (HEAT) por sobre aquellos de energía cinética que era la preferencia alemana. Luego de mucha investigación técnica, lograron fabricar un proyectil HEAT que podía ser disparado a 1000 m/s debido a que la carga hueca estaba montada sobre rodamientos, anulando completamente la rotación de ella. Este adelanto tecnológico permitió que el AMX-30 pudiera enfrentar a cualquier tanque del arsenal soviético y a cualquier distancia.



AMX- 30 a su llegada a Peldehue, Santiago, 1981.



Columna de AMX-30 durante maniobras en Punta Arenas, 1982.

Dada la complicada situación vecinal de la década de 1970, Chile buscó urgentemente renovar su obsoleto material blindado. En este proceso, recibió ofertas para la venta de tanques Centurión, tanques ligeros AMX-13, tanques ligeros austriacos SK-105, tanques M-51 y de los carros EE-9. Únicamente, las dos últimas ofertas se concretaron en el caso de los SK-105, los austríacos decidieron retirar su oferta y los vendieron a Argentina y Bolivia.

No obstante, las nuevas adquisiciones solamente constituían una solución temporal y regularmente satisfactoria, hasta que se produjo el ofrecimiento de los tanques AMX-30, que cumplían con los requerimientos operacionales de la Institución. En 1980, se compraron 50 tanques AMX-30 y en 1981 llegaron las primeras 20 unidades, más un tanque recuperador AMX-30 D (Depanage). Por razones políticas, Francia desistió de la entrega de los 30 tanques restantes.

Los AMX-30 fueron los primeros tanques nuevos que Chile recibió, siendo un salto tecnológico muy importante, ya que contaban con un telémetro de coincidencia que fue complementado con otro lasérico, un corrector integrado para el tiro con inclinación lateral, capacidad de combate nocturno infrarroja y de luz blanca, además de una capacidad de vadeo incrementada por un sistema de sellado completo de la torre del tanque.

En Peldehue se inició de inmediato el entrenamiento de las tripulaciones, las que fueron seleccionadas rigurosamente por sus aptitudes físicas y psicotécnicas.

Para el caso de los conductores, se resolvió seleccionar a cabos - alumnos de mediana estatura, sin ninguna experiencia previa para instruirlos desde lo básico.

En el Campo Militar de Peldehue fue necesario organizar una sección a cargo de la Secretaría de Estudios de la Escuela de Blindados para coordinar el uso de las canchas de conducción, el polígono de tiro y las diferentes canchas de combate, ya que junto a los AMX-30 se encontraban también en instrucción las tripulaciones de los batallones de tanques M-51, provenientes de Israel.

Finalizado el período de instrucción técnica para la operación del material, las tripulaciones fueron sometidas a un intensivo entrenamiento de combate, especialmente nocturno, por sus respectivos comandantes de compañías, donde compitieron con las tripulaciones de los M-51, que fueron entrenadas por instructores israelíes. Finalizado el año, los tanques fueron embarcados con destino a Punta Arenas, pasando a depender del Regimiento Dragones, ex Blindado N.° 5 Punta Arenas.
En 1998, Chile compró 22 tanques AMX-30 B1 a Francia para completar el Grupo

Cuadrilla de atención móvil revisando problemas de motor a un tanque AMX-30 del Regimiento Dragones, Punta Arenas.



Entrenamiento de tripulaciones a la llegada de los AMX-30, Peldehue, 1981.

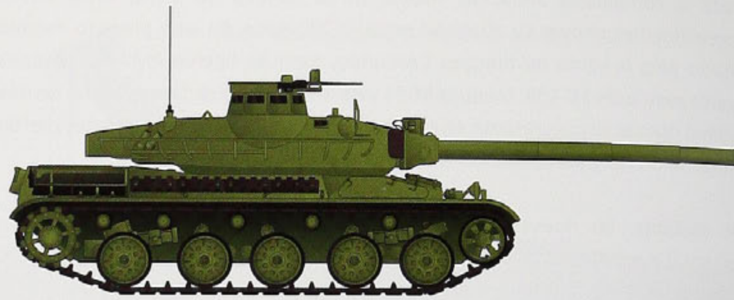


Paso de obstáculos junto con la acción de ingenieros de combate, Punta Arenas.



Tiro de tanque AMX-30, Puerto Natales, 2004.

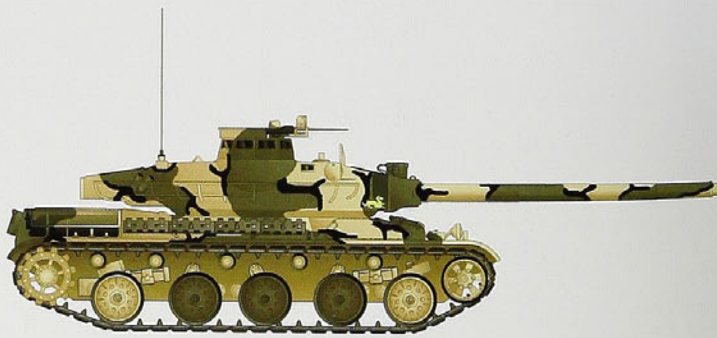




AMX-30, Regimiento Blindado N.°5,
Peldehue, 1981.



AMX-30, Regimiento Dragones,
sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 1982.



AMX-30, Regimiento Dragones,
sector Entre Vientos, Punta Arenas, 1984.

En 1998, Chile compró 22 tanques AMX-30 B1 a Francia para completar el Grupo AMX-30 que, hasta entonces, había funcionado solamente con dos escuadrones de tanques. El 2001, con la llegada de los tanques Leopard 1-V, el Grupo AMX-30 fue trasladado al Regimiento Lanceros, siendo utilizado hasta el 2007, cuando fue retirado de las filas del Ejército, quedando operativo solamente una unidad de exploración blindada en la V División.



AMX-30, Puerto Natales, 2004.





AMX 30



AMX-30 con sistema de simulación de combate de tanques, Punta Arenas, 1984.



Escuadrón de tanques AMX-30, Punta Arenas.

Tanque AMX-30, cruzando un curso de agua, Punta Arenas, 2001.



Término de maniobras, Punta Arenas.





AMX-30 B2, Regimiento Lanceros,
Puerto Natales, 2006.



AMX-30 B2, Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 2001.



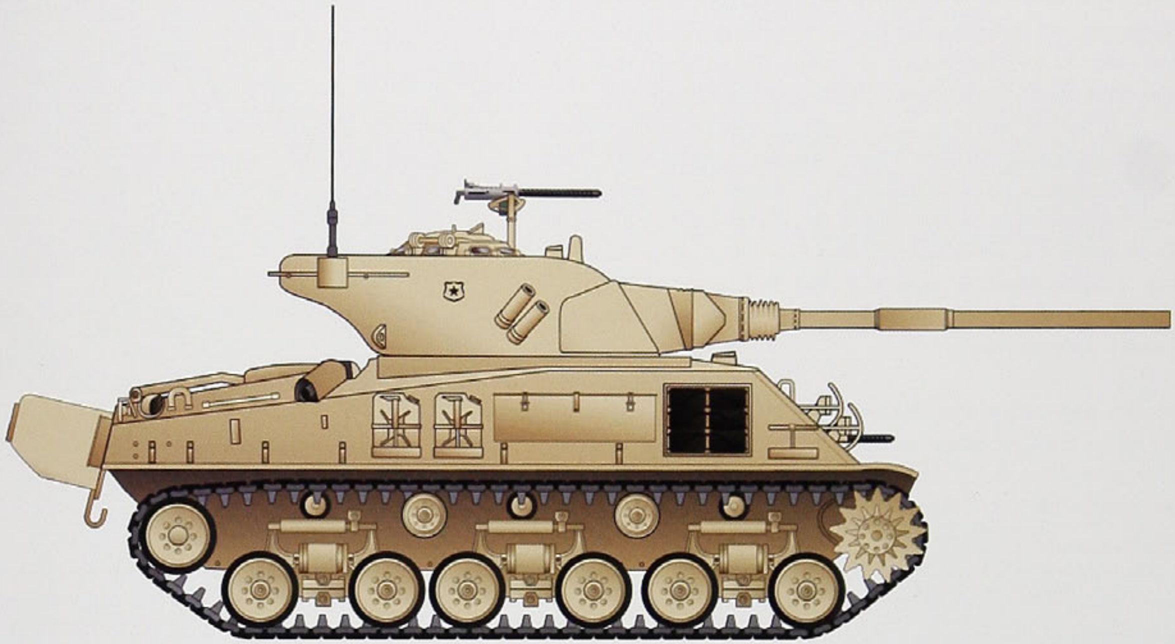
Tanque recuperador AMX-30 D,
Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 1982.



El M-50 Super Sherman con cañón de 60 mm fue el tanque con la mayor capacidad antitanque del norte, hasta la llegada de los Leopard 1V.

M-50

TANQUE MEDIANO M-50 SUPER SHERMAN



Fabricación	: Israel / FAMAE
Tripulación	: 5
Largo	: 7,5 m
Ancho	: 3 m
Alto	: 3,43 m
Peso	: 45 t
Armamento	: cañón de alta presión IMI, 60/70 mm HVMS, APFSDS-T 1600 m/s 3x Browning 7,62 mm NATO 1x .50 M2 Browning HB (tiro de reacción)
Blindaje	: 66 - 90 mm
Velocidad	: 41 km/h
Motor	: Cummins Diesel VT8 de 460 hp // Detroit Diesel 8V-71T de 405 hp
Peso/potencia	: 10,2 hp/t
Suspensión	: HVSS (Horizontal Volute Spring Suspension)
Autonomía	: 420 km

El Super Sherman M-50 fue una versión modificada por el Ejército de Israel de las diferentes versiones del tanque M-4 Sherman. Nació como una necesidad de enfrentar al creciente arsenal sirio y egipcio dotado de tanques T-34/85 suministrados por los soviéticos en la década de 1950. Debido a las tensiones de Egipto con Inglaterra y Francia, por la nacionalización del Canal de Suez, los franceses accedieron a colaborar en materia militar con Israel, transfiriéndoles, entre muchos otros materiales y equipos, tanques AMX-13/75 y decenas de tanques M-4 Sherman.

En 1954, los israelíes decidieron cambiar los obsoletos cañones de 75 y 76 mm de los M-4, por el mismo cañón de alta presión de 75 mm de los AMX-13, recientemente adquiridos, que derivaban del cañón del tanque Panther alemán de la II Guerra Mundial. También, cambiaron sus antiguos motores por un Cummins Diesel y adoptaron el sistema de suspensión HVSS más confiable y que utilizaba una oruga más ancha que mejoraba su movilidad en terreno desértico.

Solamente, una compañía de estos tanques alcanzó a participar en la guerra de 1956. Los M-50 demostraron su superioridad frente a los T-34/85 y los SU-100 tripulados por los egipcios. Luego, y en mayor número, combatieron en la Guerra de los Seis Días de 1967, pero la aparición de los nuevos T-54/55 egipcios los obligó a asumir una actitud más defensiva, ya que habían sido tecnológicamente superados. Con la puesta en servicio de los Isherman M-51, los M-48 suministrados por Alemania, los Centurión cedidos por Inglaterra y los nuevos M-60 adquiridos en Estados Unidos, los M-50 fueron pasados a la reserva y algunos de ellos entregados a los libaneses cristianos.

El nuevo cañón de alta presión de 60 mm, fabricado por IMI de Israel y Otto Melara de Italia, fue especialmente adecuado para instalarse en vehículos a rueda u oruga de mediano tonelaje. IMI de Israel ofreció la instalación de ese cañón en los M-24 chilenos y, paralelamente, en los M-50 que se encontraban disponibles para la venta. En 1988, llegaron a Chile 37 tanques M-50 Super Sherman que fueron desembarcados en Iquique y destinados al Regimiento de Caballería Blindada N.° 9 Vencedores.

Las primeras pruebas de tiro demostraron, claramente, la precisión del cañón de 60 mm más allá de los 2.500 m, ya que su proyectil APDSFS fue disparado con una velocidad inicial de 1600 m/s y, según los técnicos israelíes, fue capaz de perforar dos tanques T-62 de lado a lado, a 2000 m.

El M-50 Super Sherman fue el tanque con la mayor capacidad antitanque en el norte que sirvió en el Regimiento Vencedores hasta el 2002, siendo reemplazado por los nuevos tanques Leopard 1V.



Equipo de combate, integrado por tanques M-50 en compañía de carros Mowag 6x6 en Pampa Chaca, Arica, 1991.

El M-50 fue un tanque que se desempeñó muy bien junto a los M-51, su baja se debió a la llegada de material más moderno, sin embargo, instruyeron y entrenaron a los hombres que actualmente tripulan los Leopard 1V y Leopard 2 A4.

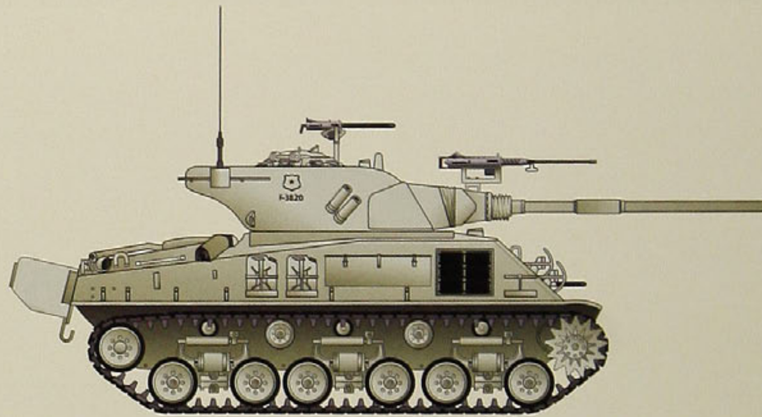




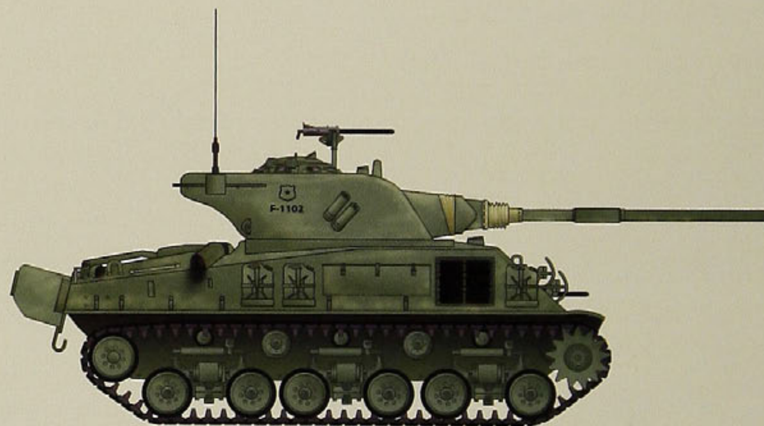
El comandante de un M-50 observa el tiro de su tanque,
Pampa de Tana, Iquique, 1991.



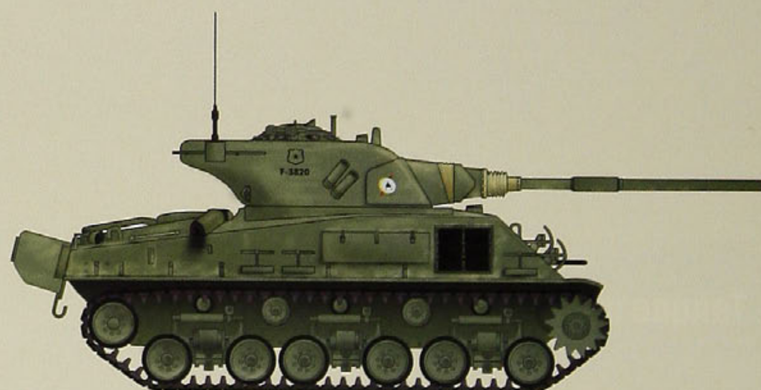
Disparo del cañón de 60 mm del M-50 Super Sherman.



Tanque M-50, Regimiento Vencedores,
Pampa Chaca, Arica, 1990.



Tanque M-50, a su llegada al Regimiento Vencedores,
Arica, 1988.



M-50, tanque comando 1.er Grupo Regimiento Vencedores,
Pampa Chaca, Arica, 1991.

Sección de tanques M-50, realizando tiro en desenfilada de casco, cancha de doble acción, sector El Buitre, Arica, 1989.



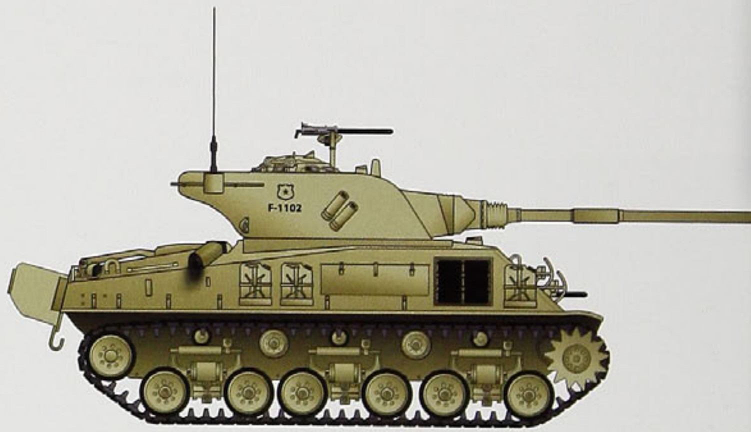
Tanque mediano M-50 Super Sherman



Avance del M-50 en ejercicios, sector Pampa Chaca, Arica, 1991.

Tanque M-50, Regimiento Vencedores, Cerro San Francisco, Dolores, Iquique, 1991.





Tanque M-50, Regimiento Vencedores, Arica, 1988.

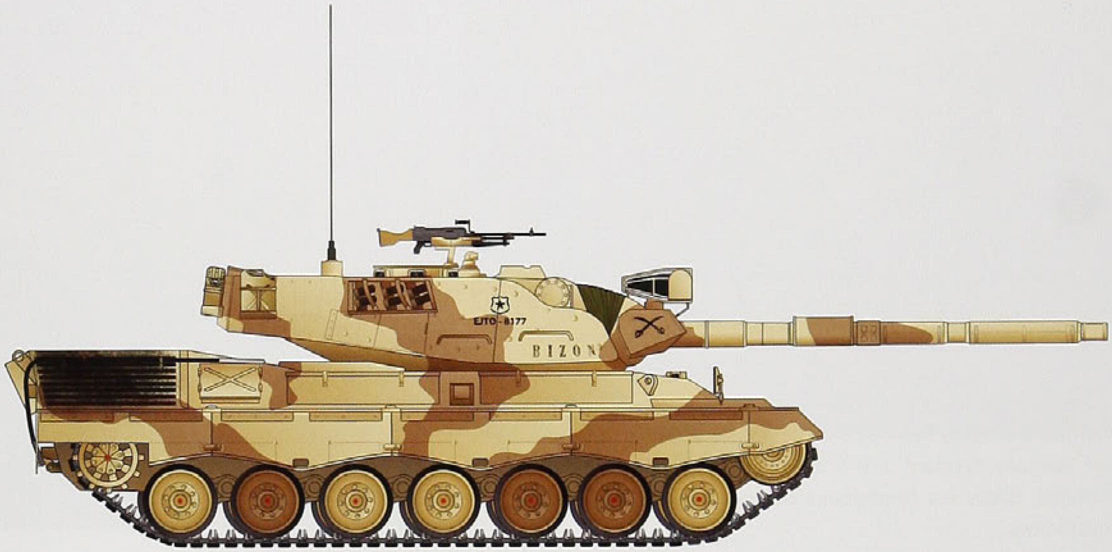
M-50 SUPER SHERMAN



Leopard 1V del Grupo Guías, Pampa del Tamarugal, Iquique, 2007.

LEOPARD 1V

MBT LEOPARD 1V



MBT Leopard 1V Regimiento La Concepción, Grupo Exploradores, Antofagasta, 2007.

Fabricación	: Alemania
Tripulación	: 4
Largo	: 9,54 m
Ancho	: 3,37 m
Alto	: 2,62 m
Peso	: 42 t
Armamento	: cañón de alta presión 105mm, Royal Ordenance L7A3 L/52 2 x FN MAG, 7,62 mm NATO
Blindaje	: 70 mm
Velocidad	: 65 km/h
Motor	: MTU 10 cilindros policarburante de 830 hp
Peso/potencia	: 19,8 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 600 km

En 1963, el tanque Leopard 1 fue diseñado en Alemania por el Consorcio Krauss Maffei, en competencia con el tanque AMX-30 francés, para reemplazar los ya anticuados tanques norteamericanos M-47 y M-48 en servicio del Ejército alemán.

El tanque fue dotado de un cañón inglés L7 A3 de 105 mm, siendo el cañón estándar de la OTAN y se le instaló un poderoso motor MB/ MTU, que le dio una relación peso potencia muy alta que, junto a su baja silueta con orugas anchas y siete ruedas de camino, lo hacían muy móvil, rápido y estable. Los primeros tanques Leopard entregados al Ejército alemán demostraron ser superiores en movilidad, velocidad y precisión de tiro a casi la totalidad de los tanques occidentales, siendo adquiridos por la mayoría de los países miembros de la Alianza Atlántica.

Su producción duró hasta 1978, con un total de 4.541 unidades en sus versiones A1, A2, A3, A4 y A5. Además de Alemania, este tanque es utilizado por Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Grecia, Italia, Noruega, Holanda, Turquía, y, recientemente, por Brasil y Chile.

Para el Arma de Blindados, el Leopard 1 era el tanque ideal y el que mejor se adaptaría a los diversos escenarios y necesidades, sin embargo, pasó mucho tiempo antes de que esta aspiración se hiciera realidad.



En 1996, el Ejército chileno inició un proyecto para reemplazar todo su material de tanques, concluyendo que el Leopard 1 era el que más se ajustaba a los requerimientos operacionales formulados.

Durante 1996 y 1997, se enviaron comisiones para inspeccionar los Leopard ofrecidos por Alemania, Bélgica, Holanda e Italia. A fines de 1997, la Institución resolvió adquirir tanques Leopard 1-V y tanques escuela de conductores del Ejército holandés, dadas las condiciones de uso, vida útil remanente y equipamiento optrónicos.

Las primeras unidades llegaron en septiembre de 1998, completándose su entrega en diciembre de 1999, cumpliéndose con esto el antiguo anhelo del Arma de Blindados de la década de 1970. Por fin, se había adquirido un tanque que permitía aplicar toda la teoría desarrollada en torno a los combates móviles, de acción profunda y continua, de día, y bajo condiciones de baja visibilidad. Su sistema de giro estabilización para hacer fuego en movimiento era controlado por un computador y una serie de sensores que, unido a su efectivo sistema de visión nocturna, hacían de este tanque el elemento principal para la conducción de combates móviles.

La llegada de los Leopard 1 fue un sueño hecho realidad, que se consolidó aún más con la creación de los batallones de Infantería Mecanizada equipados con moderno material Mowag, M-113, YPR y AIFV.

Los Leopard 1 conforman los dos grupos de tanques del Regimiento Vencedores, el grupo de tanques Guías de Baquedano, el grupo del Regimiento Exploradores, los dos grupos del Regimiento Dragones y un escuadrón de tanques para el Regimiento Libertadores.

Con la nueva reorganización de las unidades del Ejército, la creación de las Brigadas Acorazadas y la llegada de los nuevos tanques Leopard 2 A4, los tanques Leopard 1-V fueron redistribuidos, concentrándose la mayor parte de ellos en los grupos de tanques de los Regimientos Dragones y Lanceros de la V División de Ejército y en los escuadrones de exploración blindados de las Brigadas Acorazadas.



Leopard 1V del Regimiento Dragones, cruzando por un puente Biber, Punta Arenas, 2006.



Leopard 1V del Regimiento Lanceros, Puerto Natales, 2007.



Escuadrón de tanques Leopard 1V, Puerto Natales, 2007.



Leopard del Regimiento Dragones en tiro.

MBT Leopard 1V
Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 2004.



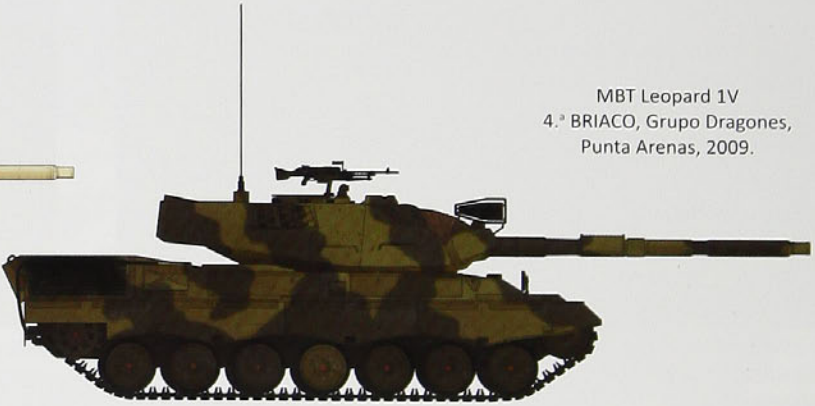


MBT Leopard 1V
Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 2008.

MBT Leopard 1V,
2.ª BRIACO Cazadores,
Grupo Guías, Baquedano,
Iquique, 2008.



MBT Leopard 1V
4.ª BRIACO, Grupo Dragones,
Punta Arenas, 2009.

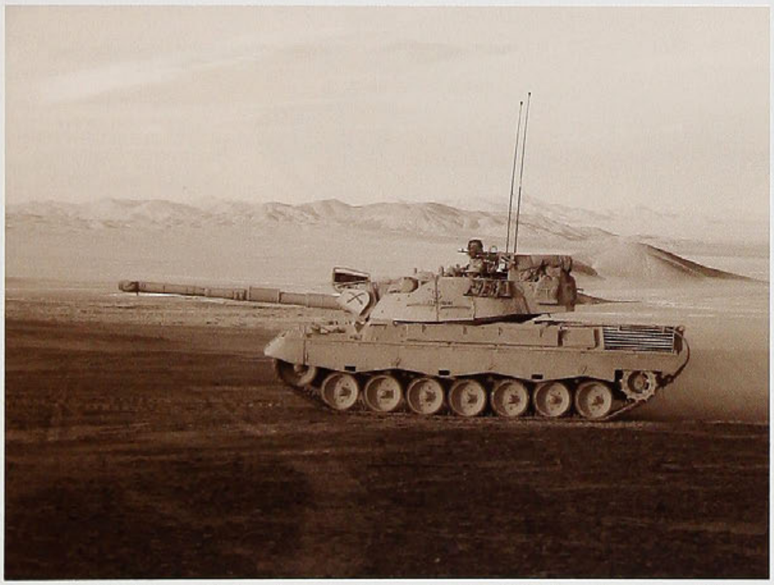




Leopard 1V del Regimiento Dragones, Laguna Blanca, Punta Arenas, 2004.



Escuadrón de Tanques Leopard 1V, del grupo Exploradores en el ataque, sector Roca Roja, Antofagasta, 2006.



Leopard 1V del Grupo Exploradores, perteneciente al Pelotón Vampiro, Pampa Elvira, Antofagasta, 2006.



Tanque Leopard 1V Grupo Exploradores, sector Salar Los Morros, 2009.

Ejercicios del Regimiento Dragones, sector Santa María, Punta Arenas, 2004.



Tanques Leopard 1V del Regimiento Vencedores, Playa Las Machas, Arica, 2004.

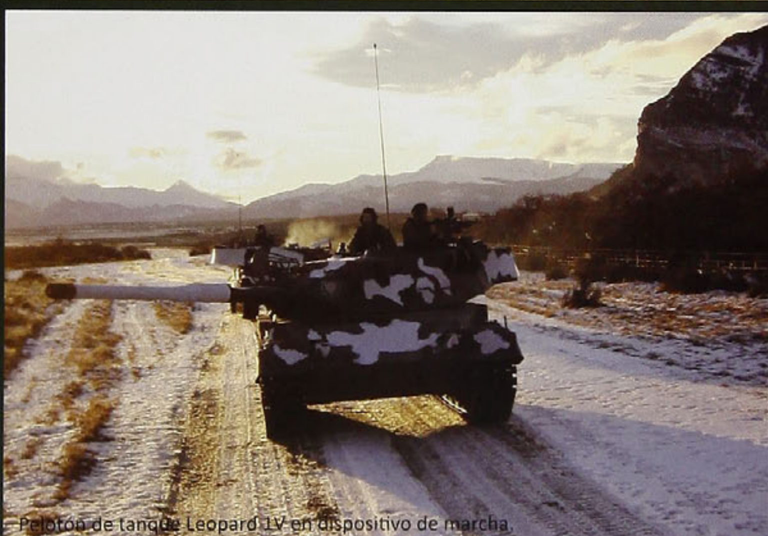




Columna de Leopard 1V del Regimiento Lanceros en maniobras, Puerto Natales, 2007.



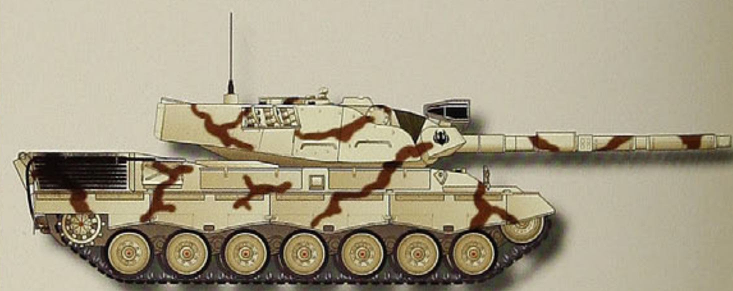
Tiro de tanque Leopard 1V del Regimiento Dragones, Punta Arenas, 2005.



Pelotón de tanque Leopard 1V en dispositivo de marcha.



MBT Leopard 1V Regimiento
Lanceros, Puerto Natales, 2008.



MBT Leopard 1V Regto. Vencedores,
Quebrada Los Tarros, Arica, 2002.

LEOPARD 1V



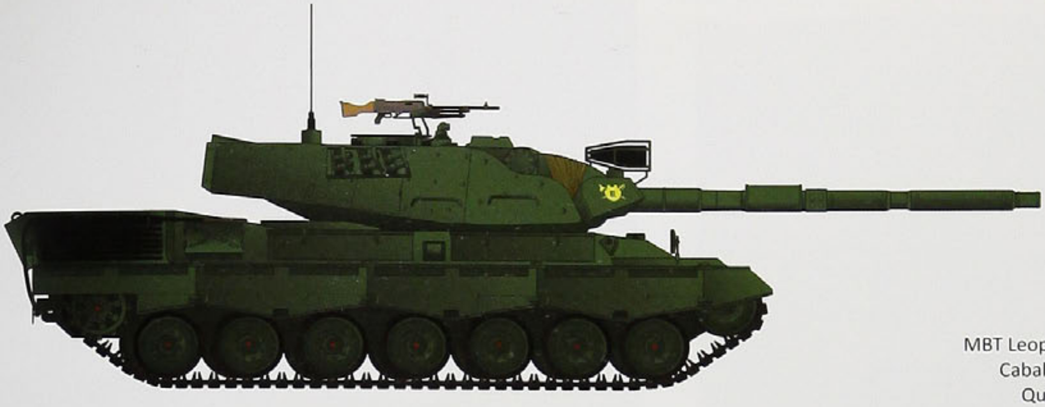
Paso de cancha de entrenamiento
de tanques, Puerto Natales, 2007.



Cruce de un puente Biber por un
tanque Leopard 1V, Punta Arenas, 2005

LEOPARD 1V

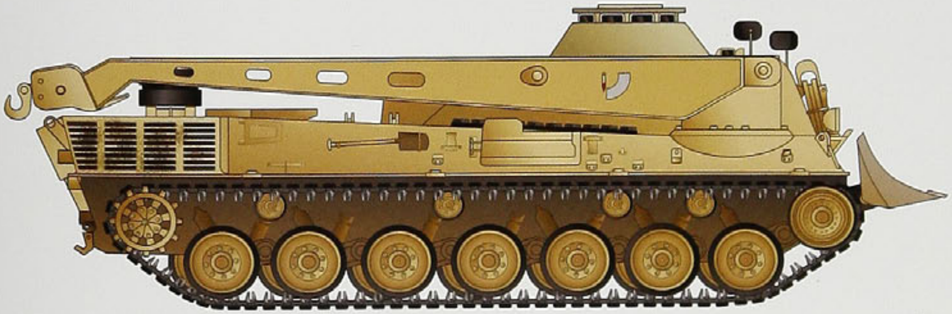




MBT Leopard 1V Escuela de
Caballería Blindada,
Quillota, 2005.

MBT Leopard 1V Regto. Libertadores,
Parada Militar, Santiago, 1999.





Tanque recuperador Leopard 1
Regto. Vencedores,
Arica, 2004.



Pelotón de tanques Leopard en el ataque, Punta Arenas, 2005.



Tripulación de tanque Leopard 1V del Grupo Exploradores, Equipo de Combate Mohicano, sector Roca Roja, Antofagasta, 2006.

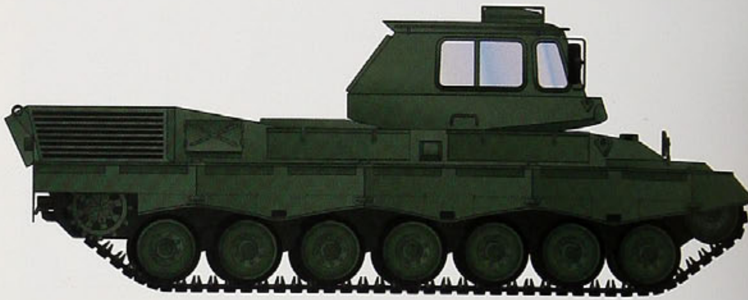
Tripulación de tanque Leopard 1V, brindando seguridad para tensar oruga, Puerto Natales, 2007.







Tanque recuperador Leopard 1
Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 2005.



Tanque Escuela de conductores Leopard 1
Regimiento Dragones,
Punta Arenas, 2005.



Tanque recuperador BPZ 2000, tractando un Tanque Leopard 1V, sector Roca Roja, Antofagasta, 2006.



Tanque recuperador Leopard 1, sector Santa María, Punta Arenas, 2004.



Leopard de conducción en la pampa magallánica.



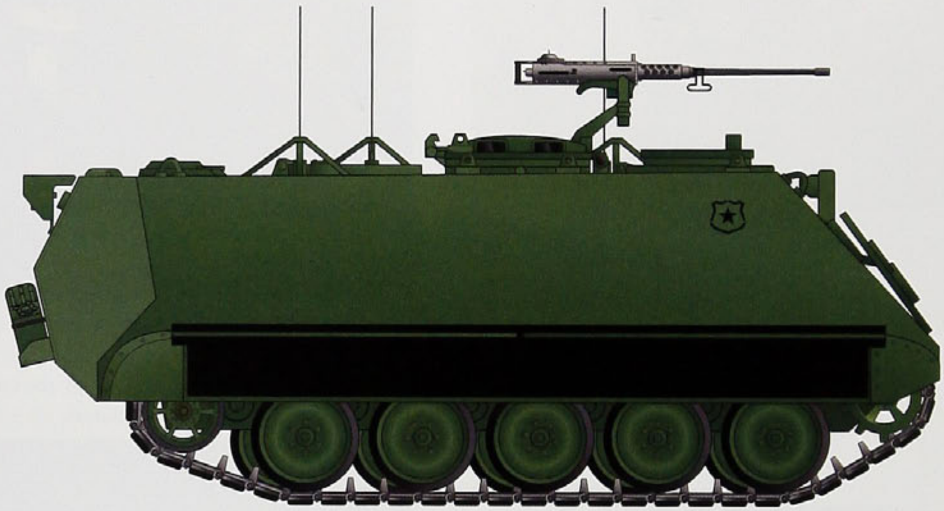
Leopard de conducción de la Escuela de Caballería Blindada, Quillota, 2006.



Carro M-113 A 2, Pozo Almonte.

M-113 A2

CARRO M-113 A2



Fabricación	: EE.UU. / Italia
Tripulación	: 2+11
Largo	: 4,86 m
Ancho	: 2,68 m
Alto	: 2,5 m
Peso	: 13 t
Armamento	: 1x .50 M2 Browning HB
Blindaje	: 12-38 mm duraluminio
Velocidad	: 67 km/h en tierra, 5,8 km/h en agua
Motor	: Detroit Diesel 6V53T, 6 cilindros de 275 hp
Peso/potencia	: 21,2 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 600 km

Por muchos años, la Infantería chilena se había especializado para actuar en dos escenarios diferentes, la llanura y la montaña y, consecuentemente, sus unidades eran motorizadas o de montaña. A pesar de las lecciones de la historia militar reciente relacionadas con el empleo de unidades blindadas y mecanizadas, en forma integrada o combinada, se dio muy poca importancia a las experiencias de otros ejércitos con la Infantería Mecanizada, concebida para la rápida y profunda maniobra hacia la espalda del adversario.

El rol de la Infantería Mecanizada había sido asumido, en el ámbito táctico, por los tiradores blindados del Batallón Blindado, como una consecuencia lógica ante la dificultad que tenían los tanques para enfrentar el combate cercano. Los tiradores actuaban en apoyo de los tanques, por lo que se circunscribían al problema táctico inmediato y no a la maniobra en su conjunto. Esa falencia fue detectada en una serie de maniobras durante la década de 1950 y, principalmente, en las décadas de 1970 y 1980.

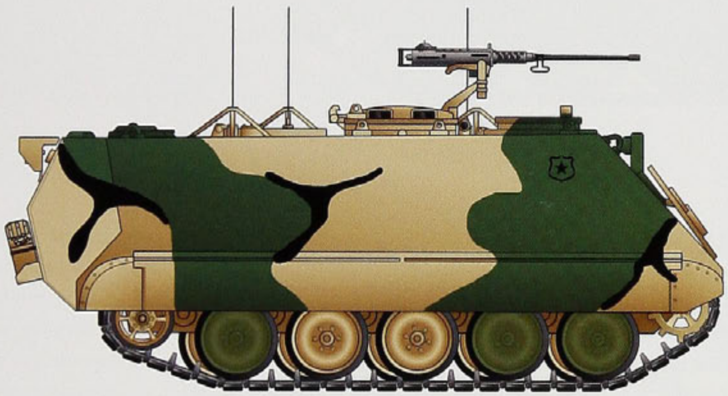
La conclusión era clara, el Ejército no contaba con una fuerza móvil capaz de asumir el combate cercano en el contexto de la Guerra de Maniobra y explotar la penetración de las unidades blindadas, ya que hasta ese momento la Infantería Motorizada se había evidenciado como poco móvil, además de carecer de la rapidez indispensable para el despliegue y empleo inmediato desde la columna de marcha o desde la formación de aproximación, como era requerido.



Compañía de fusileros mecanizados en Pampa Camarones.



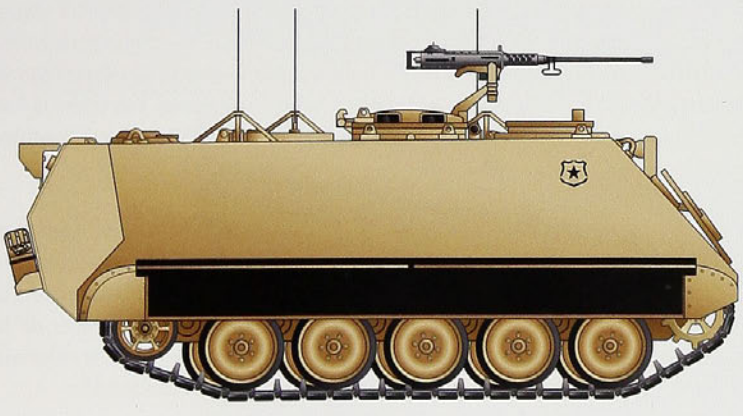
Unidad de carros M-113, vadeando un curso de agua en Punta Arenas.



M-113 A2 carro comando de batallón RI N.° 10 Pudeto,
Btn. Inf. Mec., Punta Arenas, 2000.



Escuadra de fusileros mecanizados y su carro M-113 A2.



M-113 A2 RR N.° 2 Cazadores, Btn. Inf. Mec. N.° 25 Bulnes,
Carro Comando de compañía Pozo Almonte, Iquique, 1999.

Al principio de la década de 1990, se inició una serie de ciclos de discusiones académicas relacionadas con el tema de la mecanización de la Infantería y el consenso general fue más amplio que el resultado esperado. Se indicaba con toda claridad que era impensable la aplicación de la doctrina de la Guerra de Maniobra sin la participación de la Infantería Mecanizada, de Ingenieros Mecanizados y de una Artillería autopropulsada, que pudiesen seguir el ritmo y la velocidad propios de los combates móviles y profundos hacia la espalda del dispositivo adversario.

La Institución dio los primeros pasos hacia la mecanización de la Infantería con la transferencia de los carros EE-11 Urutú y, luego los carros Mowag de los grupos blindados en la década de 1990, pero no fue suficiente, ya que solamente se habían constituido unidades ligeras muy veloces, pero carentes de la movilidad en todo terreno necesaria para actuar junto con las unidades de tanques.

Una vez más se había hecho presente el eterno dilema de una mecanización basada en la rueda o en la oruga. La rueda confería mucha velocidad sobre caminos o terrenos llanos, pero no era suficientemente móvil en terrenos accidentados. La oruga, en cambio, era más lenta, pero móvil y presentaba una plataforma mucho más estable para los tripulantes y los sistemas de armas incorporados, dado que su superficie de contacto con el terreno era bastante mayor.



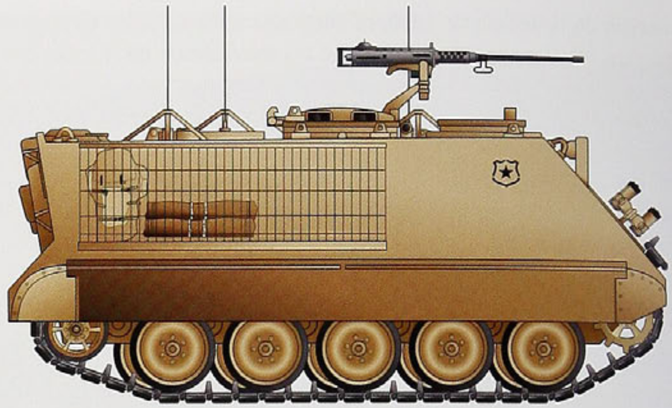
Escuadra de fusileros, embarcando en un carro M-113 A2, Punta Arenas, 2007.



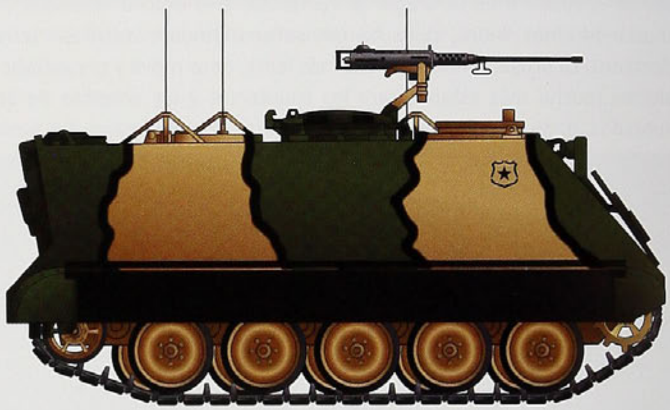
Carro M-113 A2 en la pampa magallánica.

El próximo paso que dio el Ejército fue trascendente, resolvió basar la mecanización de las unidades de Infantería e Ingenieros en la oruga. Entonces, se transfirieron los carros APC M-113 de los grupos blindados, y se adquirieron más carros en Italia, Bélgica y Holanda, respectivamente, de los modelos M-113 A2, AIFV (licencia FMC norteamericana con blindaje mejorado) e YPR 765. Con estos carros se disponía, por primera vez, de una Infantería Mecanizada capaz de operar junto a los tanques, ya no solo en el ámbito táctico, sino que, principalmente, en el operacional. Una serie de juegos de guerra y juegos de simulación computarizados demostró que se había adquirido una nueva capacidad, la que fue comprobada con las maniobras en la zona norte y austral de Chile durante 2001 y 2002.

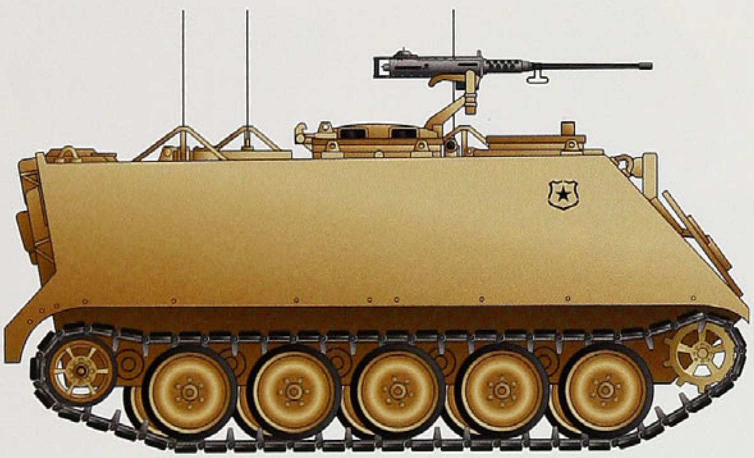
La mecanización de la Infantería y de Ingenieros fue un paso trascendental en el proceso de modernización y reorganización del Ejército, solamente comparable a la adquisición de los tanques M-3, semiorugas y carros Scout en la década de 1940, dando origen a la creación de las Brigadas Acorazadas, como unidad básica para la conducción de los combates móviles.



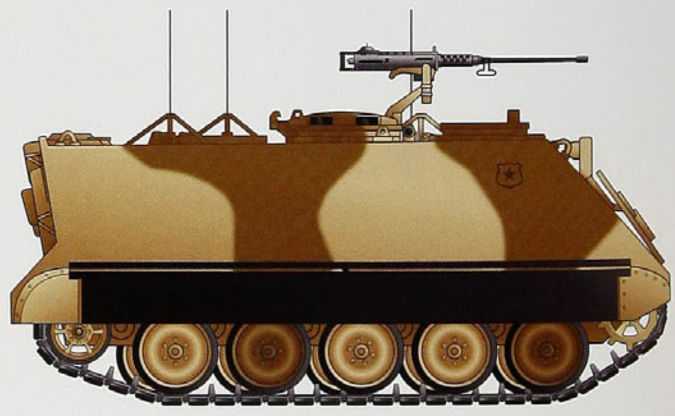
M-113 A2 carro escuadra de fusileros RR N.° 4 Rancagua, Btn. Inf. Mec., Arica, 2004.



M-113 A2 RI N.° 10 Pudeto, Btn. Inf. Mec. carro escuadra de fusileros, Punta Arenas, 2000.



M-113 A2 carro escuadra de fusileros RR N.° 2 Cazadores, Btn. Inf. Mec. N.° 25, Pozo Almonte, Iquique, 1999.



M-113 A2 2.ª BRIACO, Btn. Inf. Mec. Bulnes, Pozo Almonte, Iquique, 2008.

M-113 A2 con lanzagranadas de 40 mm Mk 19, Pampa del Tamarugal, Iquique, 2007.







Carro M-113 A2 ABL
torre KUKA con cañón Oerlikon de 25 mm, Pampa Perdiz, Iquique, 2006.

M-113 A2



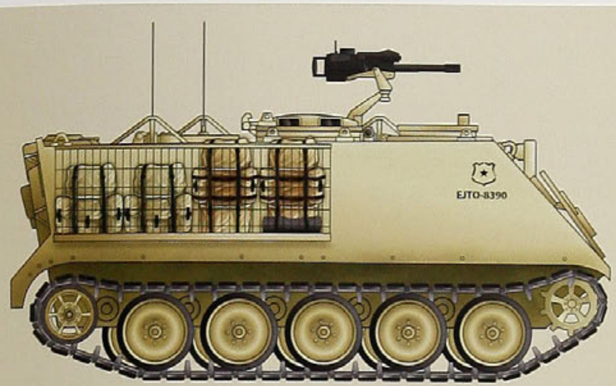
Carro M-113 A2 en la cancha de doble acción, Arica, 2008.



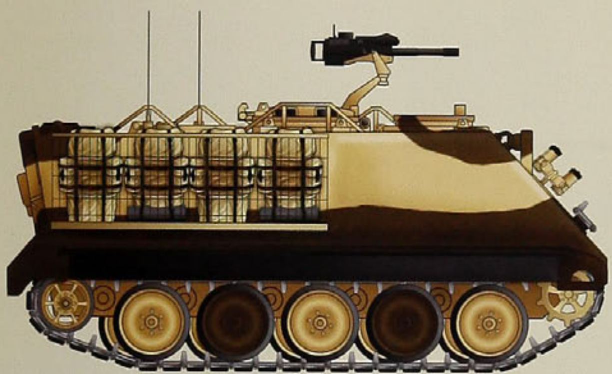
Carro M-113 A2 ABL con torre KUKA, Pampa del Tamarugal, Iquique, 2008.



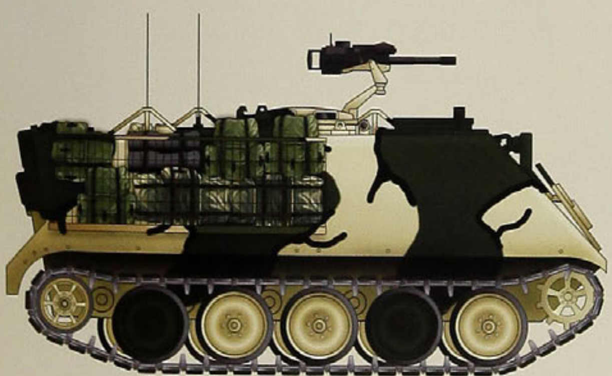
Carro M-113 A2 ABL torre KUKA cañón de 25 mm, Fuerte Baquedano, Iquique, 2004.



M-113 A2 LG 40 mm Mk19 RR N.° 4 Rancagua,
Btn. Inf. Mec., Arica, 2004.



M-113 A2 LG 40 mm Mk19 y lanzafumígenos 2.ª BRIACO Cazadores,
Btn. Bulnes, Baquedano, Iquique, 2009.



M-113 A2 LG 40 mm Mk19 Regimiento Pudeto,
Punta Arenas, 2008.



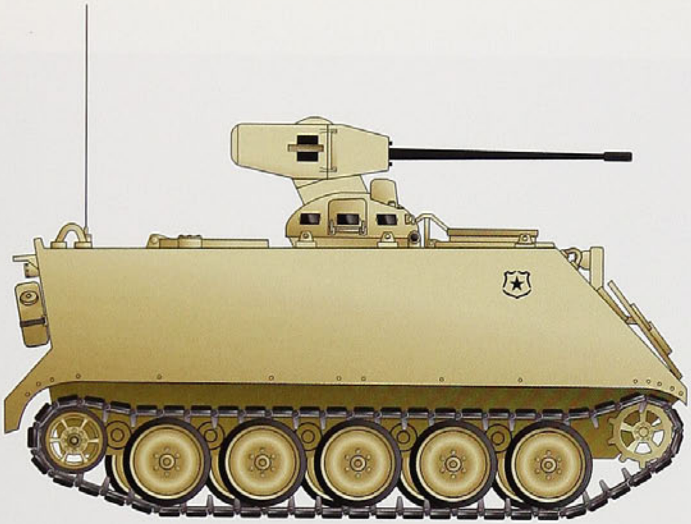
Carro portamortero M-106 A2, Brigada Cazadores, Pozo Almonte, 2007.



Columna de carros M-113 A2 ABL con torre KUKA, Quebrada Vitor, Arica, 2005.

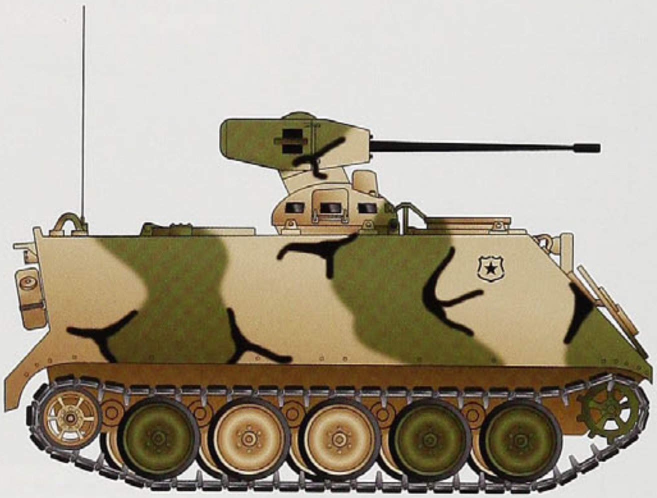


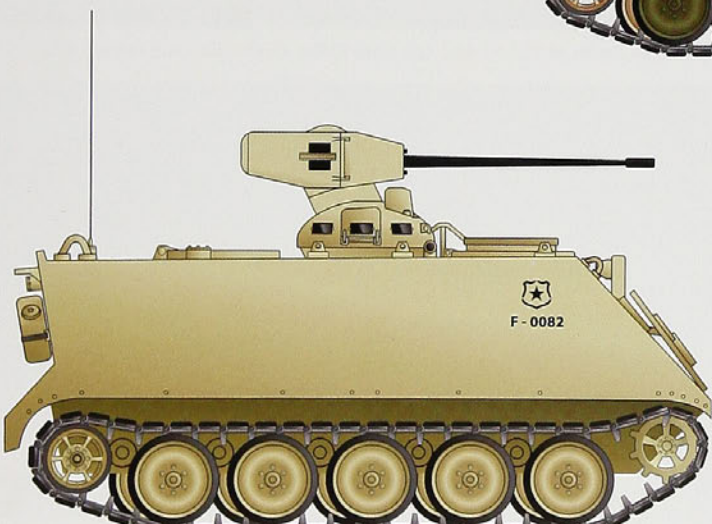
Carro M-113 A2 con lanzagranadas de 40 mm Mk 19.



Carro M-113 A2 ABL torre KUKA cañón de 25 mm RR N.° 2 Cazadores, Btn. Inf. Mec. N.° 5 Carampangue, Pozo Almonte, Iquique, 2002.

Carro M-113 A2 ABL torre KUKA cañón de 25 mm RI N.° 10 Pudeto, Btn. Inf. Mec., Punta Arenas, 2004.





Carro M-113 A2 ABL torre KUKA cañón de 25 mm RR N.° 4 Rancagua, Btn. Inf. Mec., Arica, 2004.





Carro M-113 A2 ABL torre KUKA cañón de 25 mm y esquema de enmascaramiento experimental, Pozo Almonte, Iquique, 2007.

APC M-113 A2

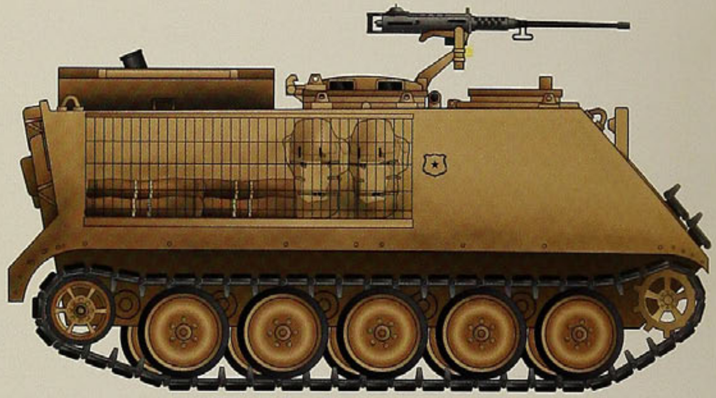
Carro portamortero M-106 A2, Estancia Entre Vientos, Punta Arenas, 2007.

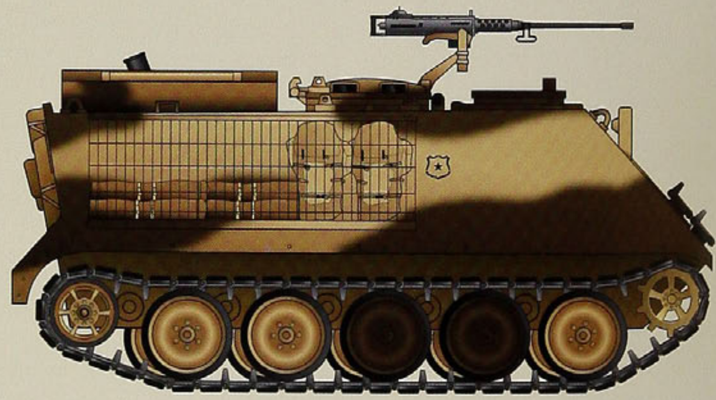




Carro portamortero M-106 A2, Regimiento Pudeto, Punta Arenas, 2007.

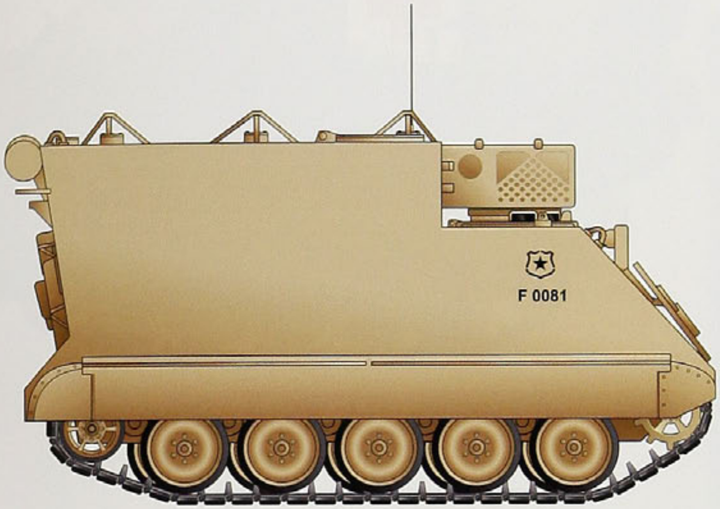
M-106 A1 carro portamortero RR N.° 4 Rancagua, Btn. Inf. Mec., Arica, 2007.



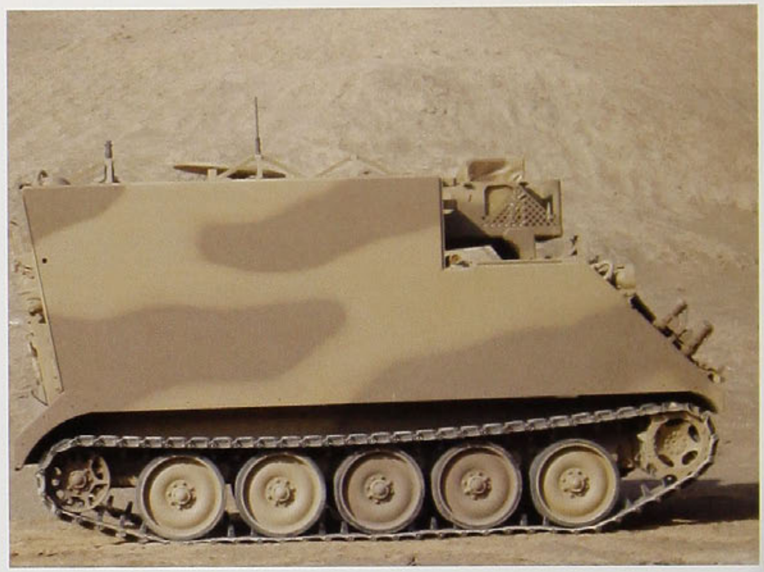


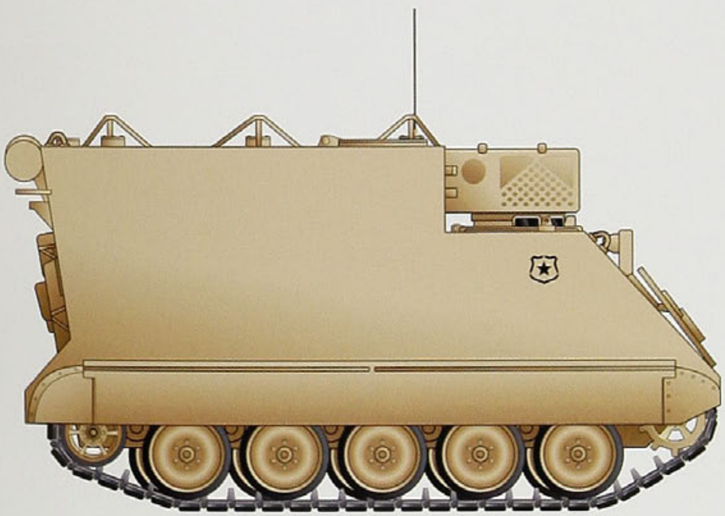
M-106 A1 carro portamortero 2.ª BRIACO Btn. Inf. Mec. Bulnes, Pozo Almonte, Iquique, 2009.

M-577 A2 carro comando de compañía, RR N.° 4 Rancagua, Btn. Inf. Mec., Arica, 2007.

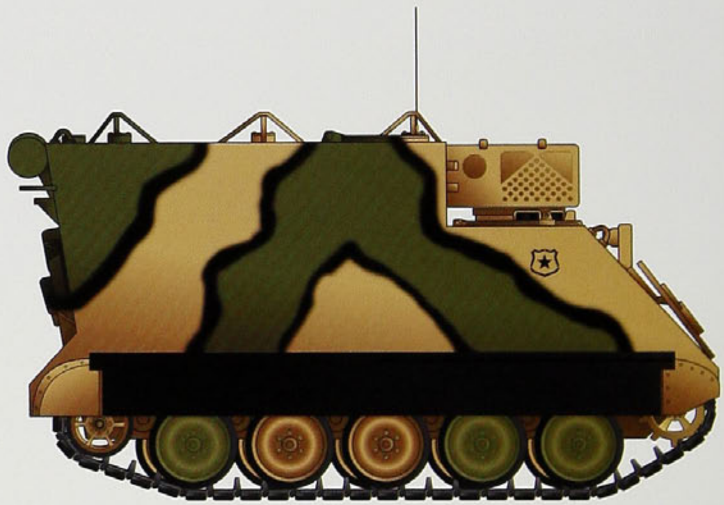


Carro M-577 con esquema de enmascaramiento norte.

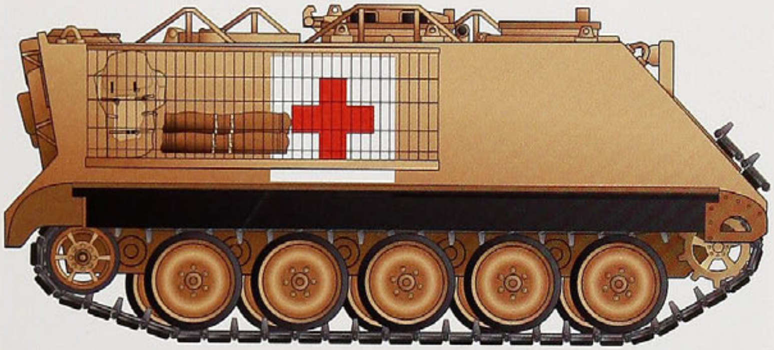


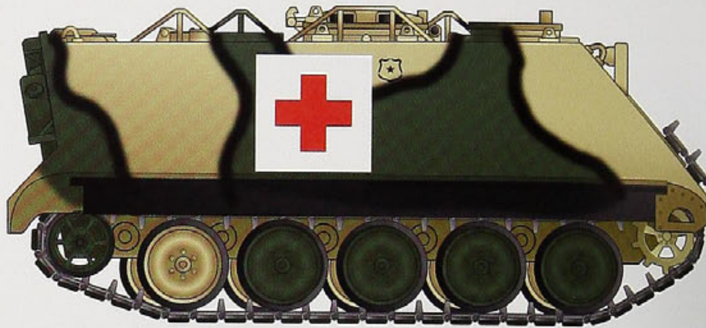


M-577 A2 carro comando de compañía, RR N.° 2 Cazadores, Btn. Inf. Mec. N.° 5 Carampangue, Pozo Almonte, Iquique, 2008.



M-577 A2 carro comando de compañía, Regimiento Pudeto, Btn. Inf. Mec., Punta Arenas, 2006.





M-113 A2 ambulancia Regimiento Pudeto
Btn. Inf. Mec., Punta Arenas, 2009.

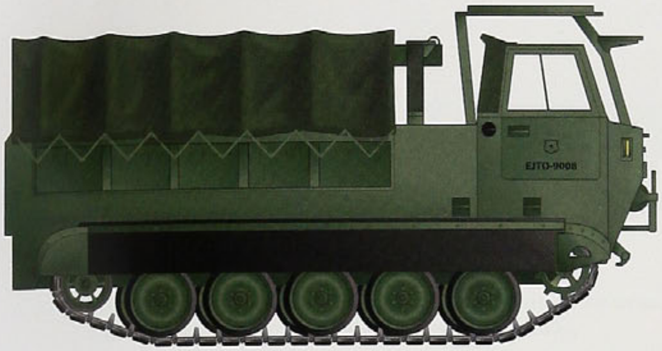
M-113 A2 ambulancia 2.ª BRIACO Btn. Inf. Mec.
Bulnes, Pozo Almonte, Iquique, 2008.



M-113 A2 ambulancia Btn. Inf. Mec. Bulnes, Pozo Almonte, Iquique, 2008.



M-113 A2 ambulancia del Regimiento Pudeto, Punta Arenas, 2009.



M-548 A1 carro transporte de munición
Regimiento Pudeto, Punta Arenas, 2006.





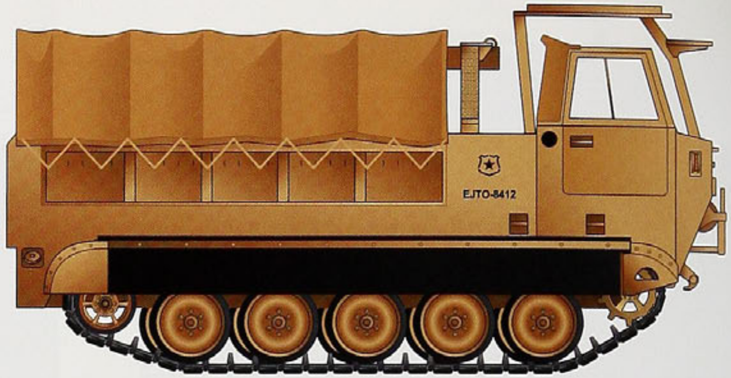


Carro ambulancia M-113 A2 en Pampa Perdiz, Iquique, 2008.

Carro M-548, cruzando una zanja sobre fajinas en Santa María, Punta Arenas, 2004.



Carro M-548, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 2005.



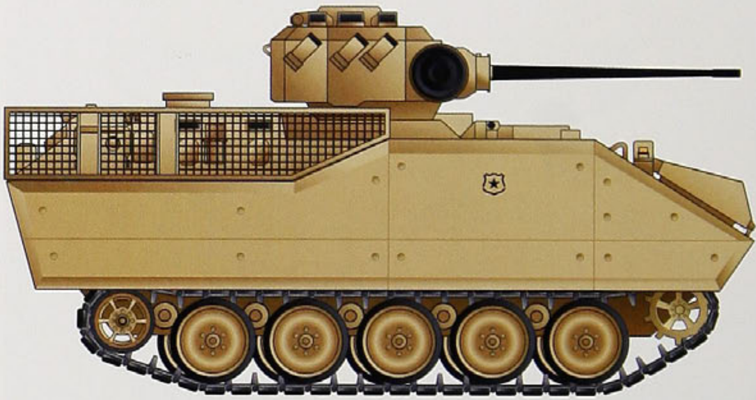
M-548 A1 carro transporte de munición RR N.° 4 Rancagua, Btn. Inf. Mec. Comp. Morteros, Arica, 2007.



Carro M-548, amunicionando a un tanque Leopard 1V, Pelotón Ogro, sector Roca Roja, Antofagasta, 2006.

Carro YPR 765 torre Oerlikon 25 mm

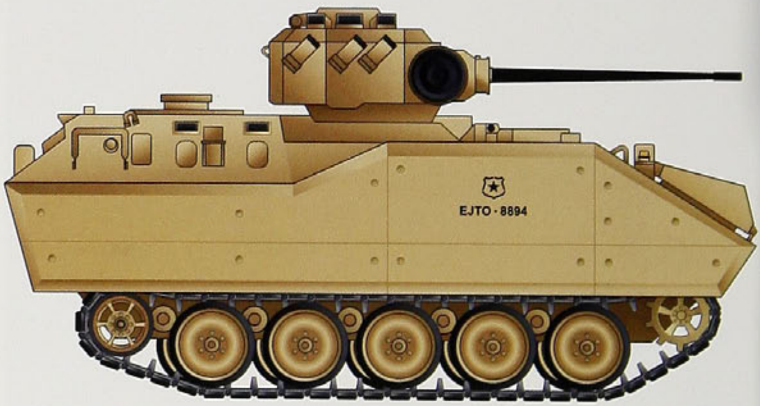
Fabricación	: EE.UU. / Holanda
Tripulación	: 3+ 6
Largo	: 5,25 m
Ancho	: 2,81 m
Alto	: 2,61 m
Peso	: 13,5 t
Armamento	: cañón Oerlikon 25 mm coaxial 7,62 NATO
Blindaje	: duraluminio/acero laminado
Velocidad	: 60 km/h
Motor	: Detroit Diesel V6 de 264 hp
Peso/potencia	: 19,6 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 480 km



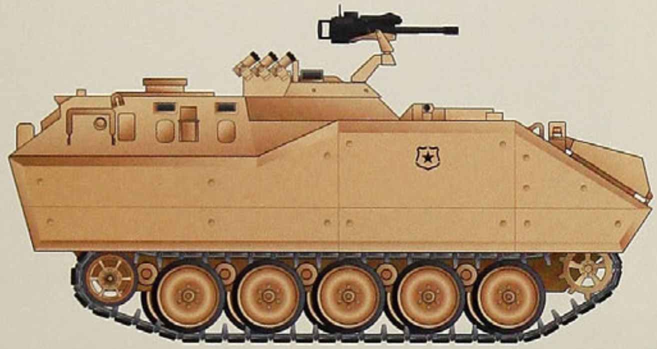
Carro YPR 765, 2.ª BRIACO, Batallón Carampangue, Baquedano, Iquique, 2009.



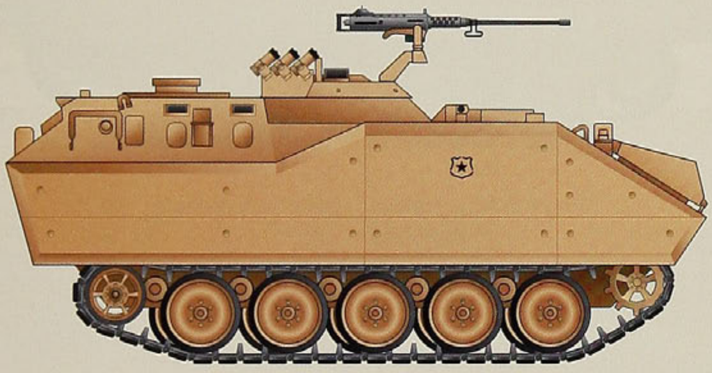
Carro YPR 765 torre Oerlikon 25 mm, 1.ª BRIACO, Arica, 2009.



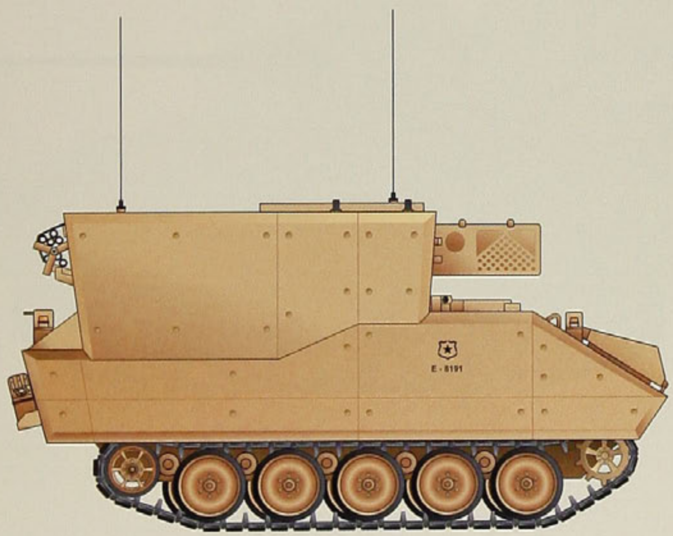
Carro YPR 765, Regto. La Concepción, Antofagasta, 2007.



Carro AIFV LG 40 mm 2.ª BRIACO Cazadores,
Btn. Bulnes, Baquedano, Iquique, 2009.



Carro AIFV .50, 1.ª BRIACO Coraceros, Fuerza de Tarea Cóndor,
Quebrada de los Tarros, Arica, 2006.



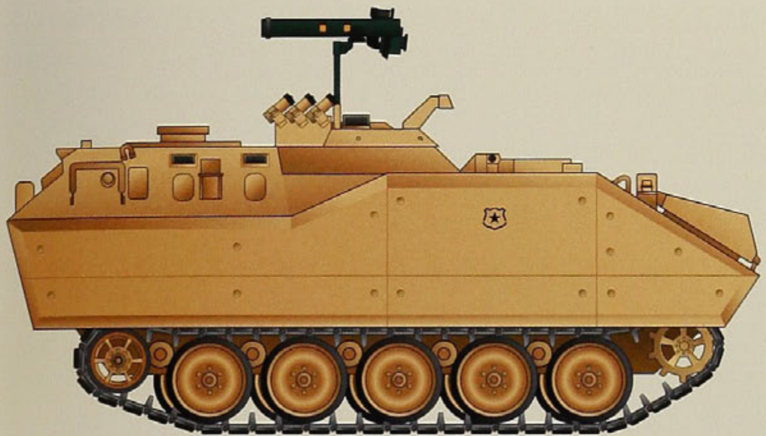
AIFV M 577 A1, 1.ª BRIACO Coraceros, Carro comando Cdte. Fuerza de Tarea Puma,
Pampa Chaca, Arica, 2009.



Carro AIFV con LG 40mm MK-19 del Regimiento Reforzado La Concepción,
sector Roca Roja, Antofagasta, 2008



Carro comando AIFV M-577 A1 de la 2.ª BRIACO Cazadores.

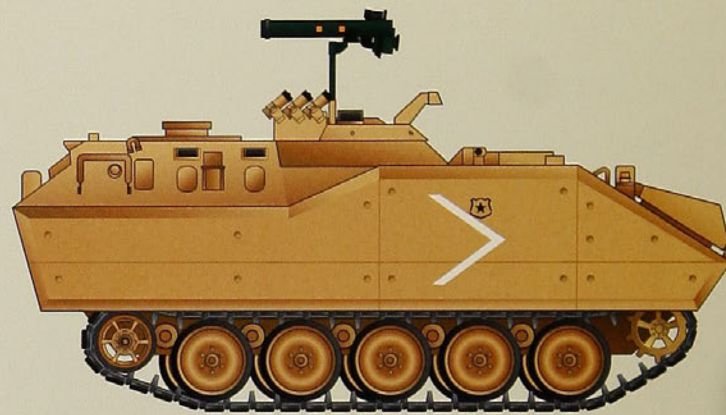


Carro AIFV misil Spike, RR N.° 4 Rancagua Btn. Inf. Mec.
Secc. ABL Misiles, Arica, 2006.

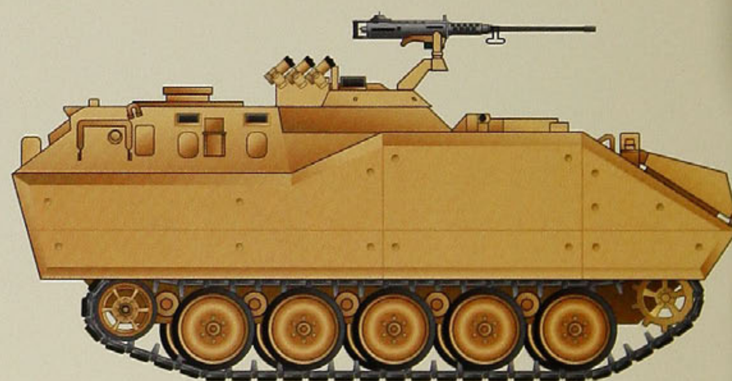


Carro AIFV antiblindaje con misil Spike, Grupo Exploradores,
Pampa Elvira, 2009.

CARRO AIFV



Carro AIFV misil Spike, 2.ª BRIACO Cazadores, Btn. Bulnes,
Baquedano, Iquique, 2009.



Carro AIFV .50, 2.ª BRIACO Cazadores,Btn. Bulnes,
Baquedano, Iquique, 2009.

Carro AIFV antiblindaje con misil Spike, del Grupo Exploradores, Pelotón Ural, Mejillones, 2008.





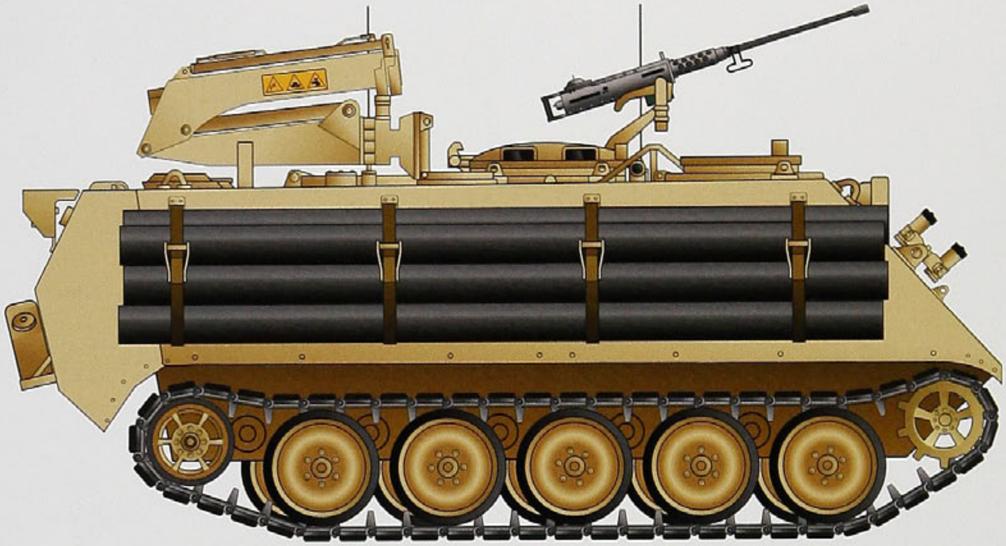
Carro AIFV, del RR. N.° 1 Topater, Pampa Elvira, 2009.



M-113 A2, carro comando de sección de ingenieros, Pampa Perdiz, Pozo Almonte, 2007.

M-113 A2

COMPAÑIAS DE INGENIEROS MECANIZADAS



M-113 A2, carro comando de sección, 2.ª BRIACO Cazadores,
Comp. Ing. Mec., Aconcagua, Pozo Almonte, Iquique, 2004.

El Arma de Ingenieros fue objeto de una importante modernización cuando se resolvió la creación de las compañías de Ingenieros Mecanizadas. Antes de eso, solamente disponía de una muy limitada capacidad para apoyar las acciones de las unidades blindadas en una Guerra de Maniobra, ya que estaba concebida y organizada para apoyar a las unidades de Infantería Motorizada con ritmos, velocidades y alcances bastante menores al requerido por las unidades blindadas y mecanizadas, que necesitan de apoyo inmediato y muchas veces no planificado.

La mecanización de los Ingenieros les dio la capacidad de acompañar a las unidades acorazadas a su mismo ritmo y con similar movilidad, aumentando significativamente su capacidad de transporte. Por lo tanto, las acciones destinadas a incrementar la movilidad de la fuerza o a realizar trabajos de contramovilidad se facilitaron mucho y los tiempos para su ejecución se redujeron considerablemente.

A partir de 2002, se adquirieron carros M-113 A2 Plus y AIFV de Ingenieros, junto a vehículos tiendepuentes Biber, portapuentes, abrebrecha y lanzafajinas de tubos. Todos ellos sobre el mismo casco del tanque Leopard 1, con similar movilidad, velocidad y rendimiento.

Estos medios permiten conformar los equipos de apoyo de Ingenieros que acompañan a las fuerzas de tarea o equipos de combate, prácticamente dentro de la misma formación de aproximación o de combate, con lo que el comandante cuenta con una disponibilidad de apoyo inmediata.

Los tiempos para franquear obstáculos, como zanjas antitanque, empleando fajinas de tubo o el tendido de puentes y la apertura de brechas en campos minados se ha reducido mucho, minimizando el período de exposición de la fuerza de tarea o equipo de combate, cuando se vean frente a ellos.

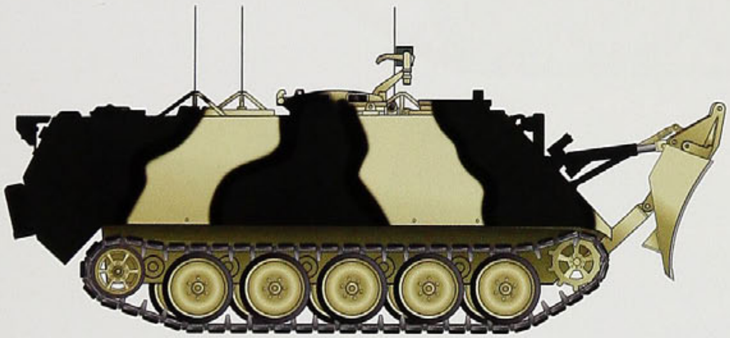
Ahora, las compañías de Ingenieros Mecanizadas pueden participar en todas las modalidades de combate de las Brigadas Acorazadas y brindar un rápido y efectivo apoyo para aumentar la movilidad o realizar trabajos de contramovilidad con mucha mayor eficiencia que antes.



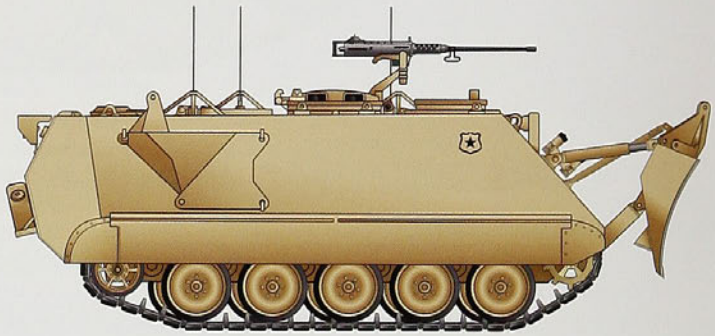
M-113 A2 PLUS, cruzando un foso antitanque, Pozo Almonte, Iquique, 2006.



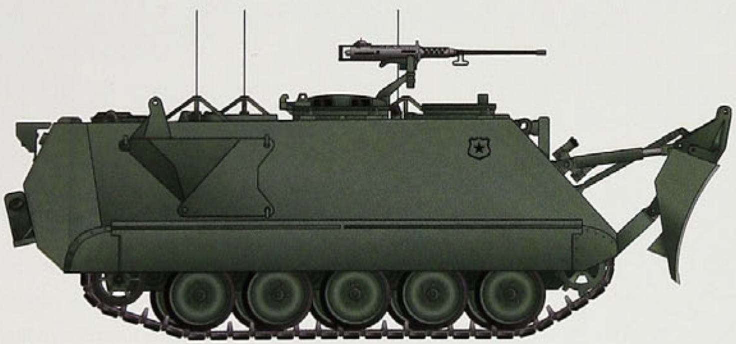
M-113 A2 Barreminas, Regimiento de Infantería N.° 10 Pudeto, San Gregorio, Punta Arenas, 2009.



M-113 A2 PLUS carro escuadra de ingenieros Rgto. Ing. N.° 5 Punta Arenas, Comp. Ing. Mec. Tehuelches, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 2004.



M-113 A2 PLUS carro escuadra de ingenieros 2.ª BRIACO Cazadores, Comp. Ing. Mec. Aconcagua, Pozo Almonte, Iquique, 2004.



M-113 A2 PLUS carro escuadra de ingenieros Rgto. Ing. N.° 5 Punta Arenas, Comp. Ing. Mec. Tehuelches, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 2006.



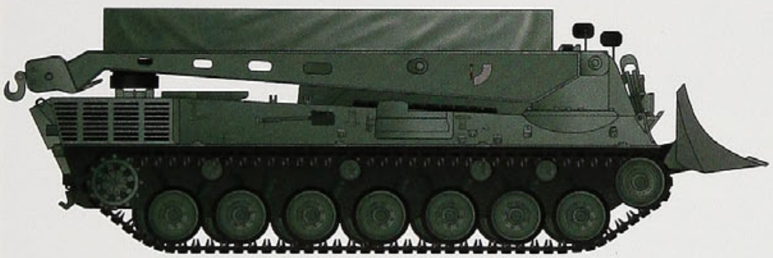
M-113 A2, carro comando de sección, Rgto.Ing. N.° 5 Punta Arenas, Comp. Ing. Mec. Tehuelches, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 2006.



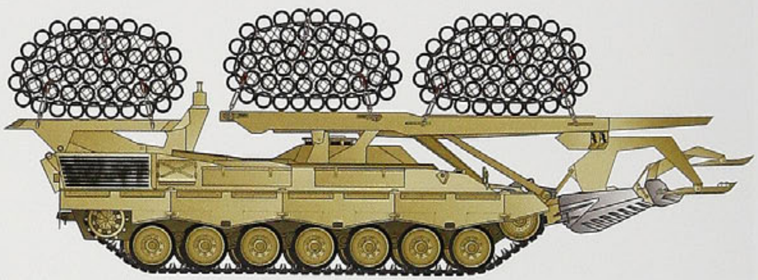
Equipo de apoyo de Ingenieros de combate en entrenamiento.

M-113 A2, carro comando de la Compañía de Ingenieros Mecanizada Aconcagua, Iquique, 2004.


Vehículos de la Compañía de Ingenieros Mecanizada, Zapadores, Arica.



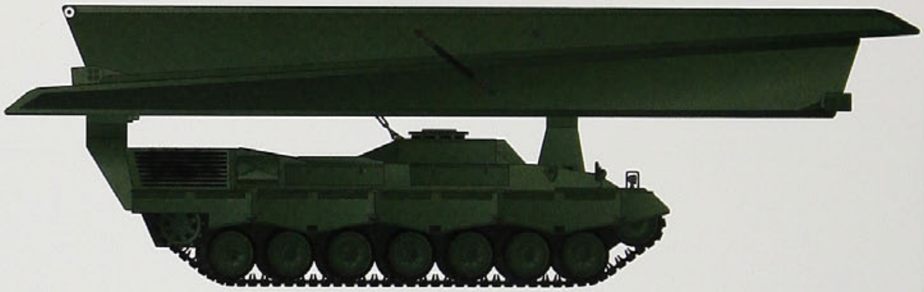
Vehículo de ingenieros de combate Leopard, en servicio en las compañías de ingenieros mecanizadas.



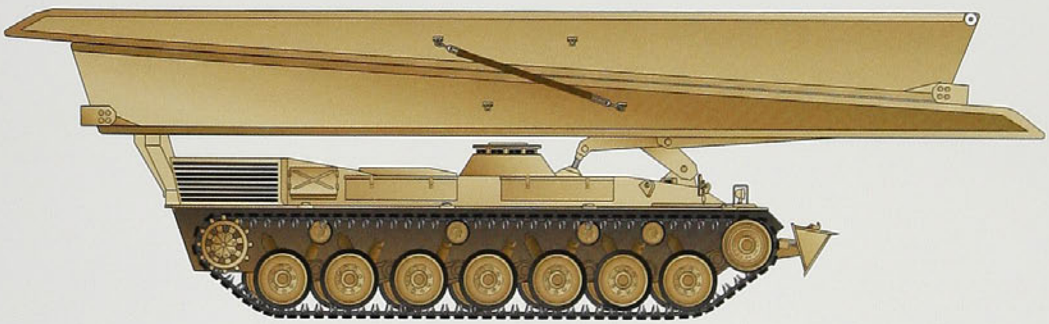
Vehículo ingeniero abrebrecha y lanzafajinas de tubos, Leopard, 2.ª BRIACO Cazadores, Comp. Ing. Mec. Aconcagua, Pozo Almonte, Iquique, 2004.

VEHÍCULOS DE INGENIEROS MECANIZADOS LEOPARD

Fabricación	: Alemania - Chile
Tripulación	: 2
Largo	: 11,8 m
Ancho	: 4 m
Alto	: 3,85 m
Peso	: 45 t
Armamento	: ninguno
Blindaje	: 70 mm
Velocidad	: 62 km/h
Motor	: MTU 10 cilindros policarburante de 830 hp
Peso/potencia	: 18,4 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 500 km



Vehículo ingeniero portapuente, Leopard
Rgto.Ing. N.° 5 Punta Arenas, Comp. Ing. Mec. Tehuelches, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 2004.



Vehículo ingeniero tiendepuente, BIBER Leopard,
2.ª BRIACO Cazadores, Comp. Ing. Mec. Aconcagua, Pozo Almonte, Iquique, 2002.



Vehículo de ingenieros de combate, Punta Arenas, 2006.



Vehículo de ingenieros de combate a su llegada a Punta Arenas, 2004.





Vehículo de ingenieros de combate, sector El Buitre, Arica, 2006.

Pelotón de Tanques Leopard 1V, Grupo Dragones, en cruce de puente BIBER, estáncia Santa María, San Gregorio, Punta Arenas, 2005.



Vehículo ingeniero tiendepuente BIBER Leopard, recuperando el puente, Pampa Perdiz, Pozo Amonte, 2006.



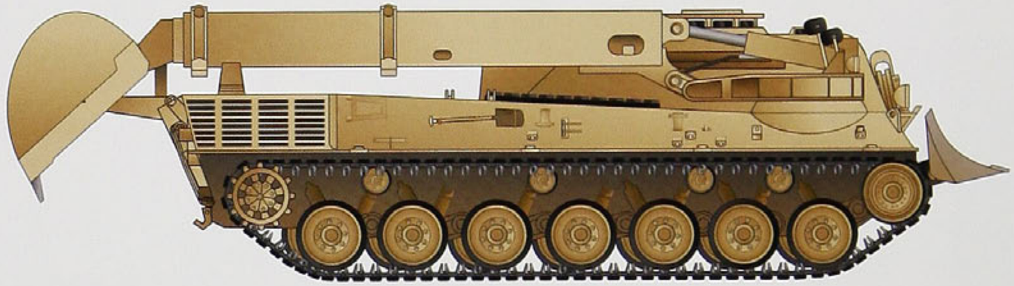


Vehículo ingeniero tiendepuente BIBER Leopard en operación Punta Arenas, 2006.

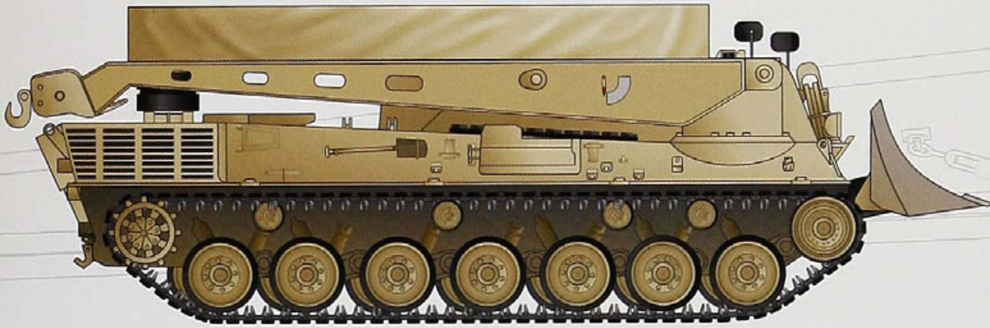


Equipo de Combate en cruce de puente BIBER, Cerro Los Polos, Punta Arenas, 2005.

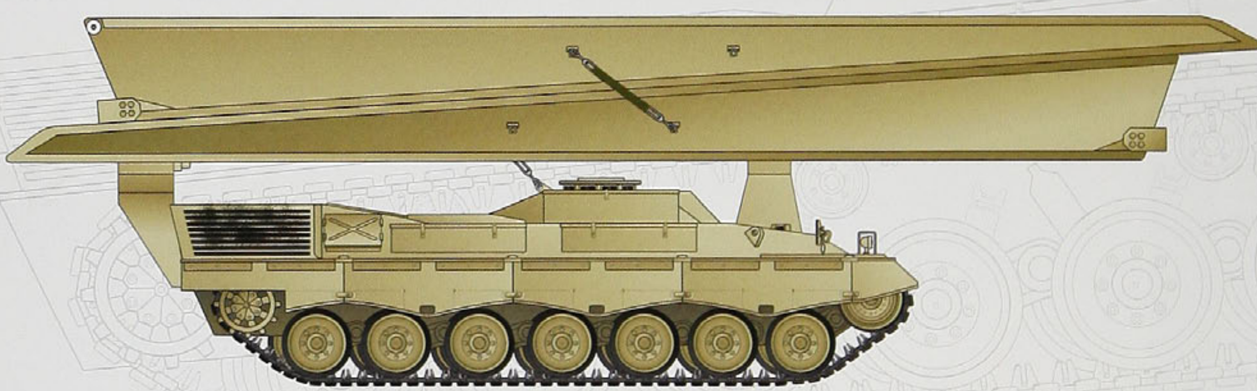
LEOPARD



Vehículo ingeniero de combate Dachs, 2.ª BRIACO, Iquique, 2010.



Vehículo de ingenieros de combate Leopard 1.ª BRIACO Coraceros, Arica, 2008.



Vehículo de ingenieros de combate, portapuente Leopard 2.ª BRIACO Cazadorez, Iquique, 2004.

Vehículo ingeniero tiendepuente Leopard









Vehículo ingeniero abrebrecha y lanzafajinas de tubos Leopard,
Pampa del Tamarugal, Iquique, 2008.

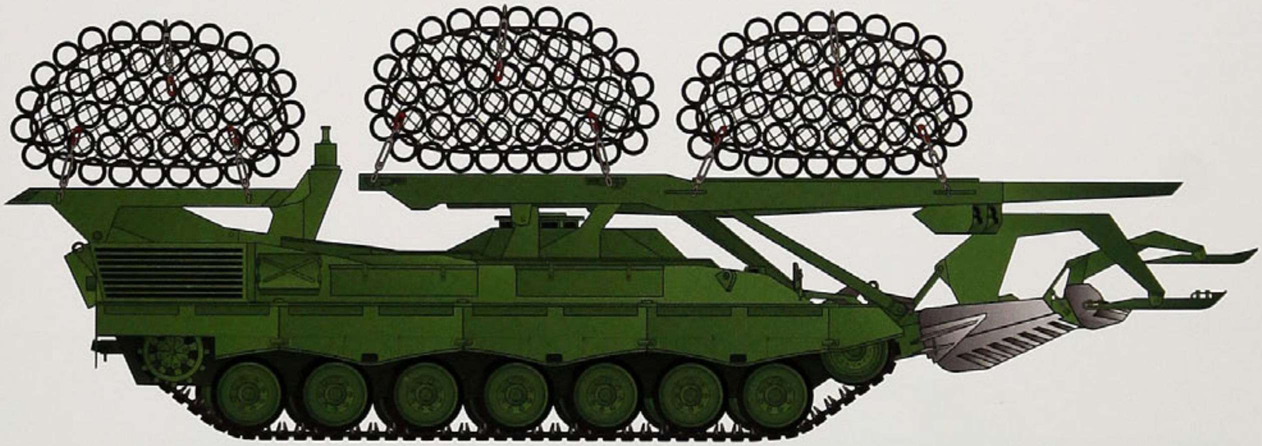




Vehículo ingeniero abrebrecha y lanzafajinas de tubos Leopard, pasando un foso mediante el empleo de las fajinas de tubo.



ABREBRECHA Y LANZAFAJINAS DE TUBOS LEOPARD



Leopard, vehículo ingeniero abrebrecha y lanzafajinas de tubos.
R.Ing. N.° 5 Punta Arenas, Comp. Ing. Mec. Tehuelches, sector Ojo Bueno, Punta Arenas, 2004.

Vehículo ingeniero abrebrecha y lanzafajinas de tubos Leopard, abriendo una brecha, Pampa Perdiz, Iquique, 2005.

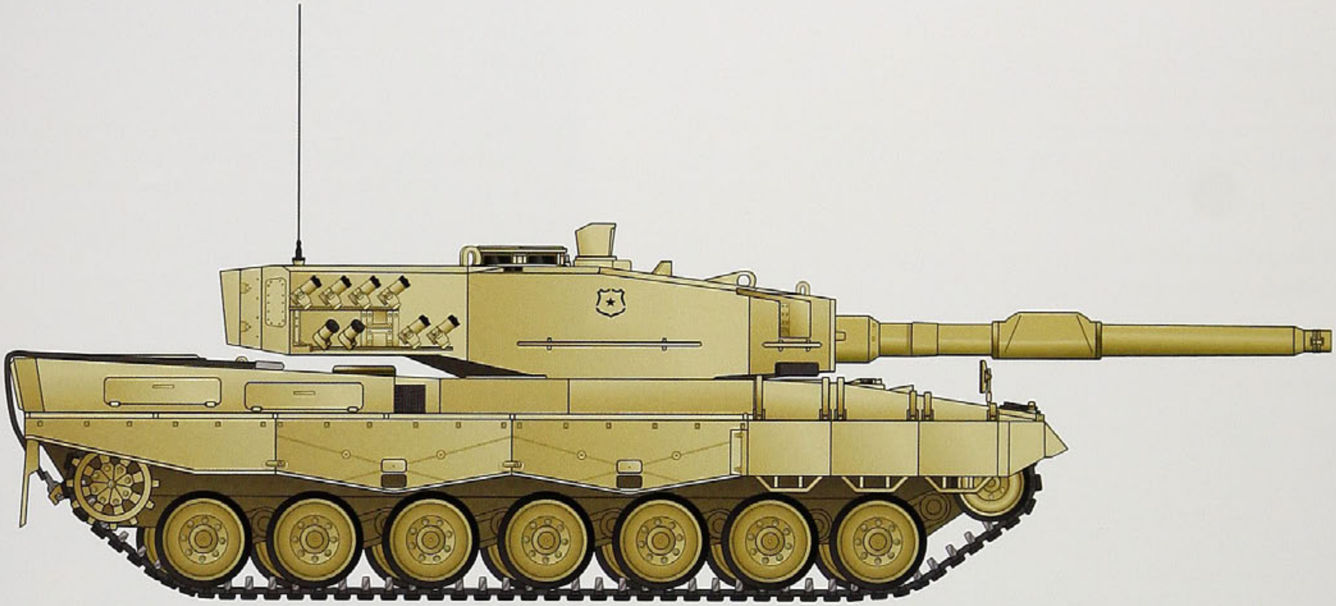




A pesar de su peso, el Leopard 2 A4 es excepcionalmente rápido y ágil.

LEOPARD 2 A4

MBT Leopard 2 A4



Fabricación	: Alemania
Tripulación	: 4
Largo	: 9,61 m
Ancho	: 3,7 m
Alto	: 2,79 m
Peso	: 55 t
Armamento	: cañón 120 mm Rheinmetall L44, ánima lisa 2x MG 3 7,62 mm NATO
Blindaje	: compuesto
Velocidad	: 68 km/h
Motor	: MTU MB 873, 12 cilindros policarburantes de1500 hp
Peso/potencia	: 27,2 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 300 km

El origen del Leopard 2 comenzó en 1963, cuando Alemania y Estados Unidos suscribieron un acuerdo para la fabricación del nuevo tanque OTAN, capaz de superar a los tanques soviéticos de la época y a la siguiente generación de ellos, por lo que en principio se optó por un cañón de 152 mm capaz de disparar misiles Shillelagh, además de munición convencional.

Al poco tiempo quedó en evidencia que el programa no funcionaría y que ambos países tendían a privilegiar a sus propios contratistas, además de tener concepciones diferentes en cuanto al cañón y al motor, y sumarse el asunto de la protección blindada, ya que la Guerra del Yom Kippur en 1973 demostró lo letal de un campo de batalla moderno. También, se obtuvieron de Israel varios proyectiles de los tanques soviéticos T-62, que sorprendieron a los occidentales por su avanzado diseño y efectividad. Se trataba de los proyectiles APDSFS, denominados "Flecha" que eran muy superiores a los APDS del cañón 105 mm NATO, los que eran disparados por un tubo de ánima lisa de 115 mm y no estriado como los L7 A3 105 mm NATO.

En forma separada, los dos países continuaron con sus proyectos y se hicieron grandes esfuerzos por estandarizar partes y piezas de ambos prototipos; esfuerzo que tampoco dio resultado por la competencia entre los contratistas.

Habiendo invertido tanto dinero y tiempo en su proyecto, Alemania optó por una versión austera (AV Austere Version), que desechaba el cargador automático del cañón, eliminaba el sistema de lanzamiento de misiles, al igual que el cañón antiaéreo de 20 mm. También, seleccionó un motor diésel convencional, a diferencia de los norteamericanos que eligieron una turbina a gas y, prefirió desarrollar su propio cañón de alta presión con un calibre 120 mm de ánima lisa, en vez del cañón de 152 mm del proyecto inicial.

Nació así el Leopard 2, un nuevo tanque que no guarda relación alguna con el Leopard 1, pero el nombre se mantuvo por el prestigio alcanzado por este último, como sinónimo de calidad tecnológica.

Los avances en materia de computadores y optrónica permitieron incorporar a este nuevo tanque un sistema de giro estabilización muy preciso y visores térmicos que lo transformaron en un verdadero cazador de carros, tanto de día como de noche.

En pruebas posteriores realizadas en Aberdeen, Estados Unidos, se comparó el cañón de 120 mm de Rheinmetall con el seleccionado para el tanque M-1, norteamericano, de 105 mm. El primero, de ánima lisa, disparaba un proyectil APDSFS con una velocidad inicial de más de 1700 m/s, superando totalmente al cañón del M-1. Luego de estas pruebas, los norteamericanos adoptaron el mismo cañón de 120 mm para sus tanques.





Los tanquistas del Ejército de Chile estaban plenamente satisfechos con los tanques Leopard 1V, porque eran veloces, cómodos, tenían un buen cañón y un potente motor, con baja silueta y muy móviles; además, contaban con un sistema de giro estabilización que les permitía disparar con precisión a grandes distancias y de noche.

Con la compra de los Leopard 2 A4, el tanque más moderno y efectivo del mundo, que en un primer momento se pensó que estaba fuera del alcance del Ejército de Chile, todos los tanques en servicio quedaron desfasados y obsoletos. Los AMX-30 que se esforzaban bastante por ponerse a la altura de los Leopard 1V, ya no servían y mucho menos los M-51, M-50, M-24/60 y M-41.

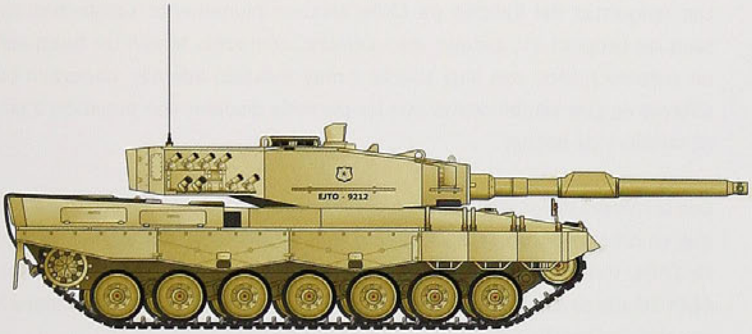
Los mismos Leopard 1V, que tan buena impresión habían causado, no podían compararse al Leopard 2 A4, por ser un tanque completamente superior.

Los Leopard 2 A4 adquiridos por Chile se destinaron a las tres Brigadas Acorazadas del norte, redistribuyendo el Leopard 1V, principalmente en la zona austral.

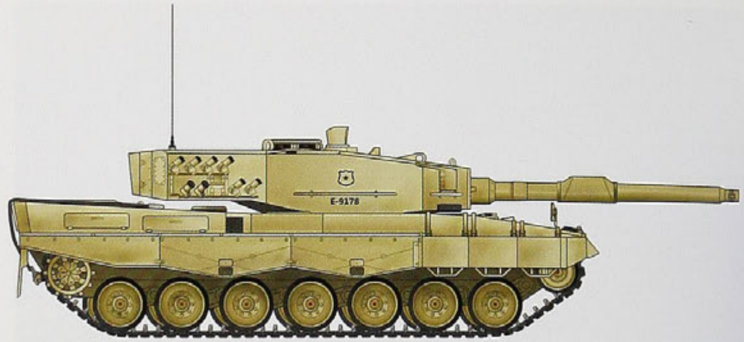




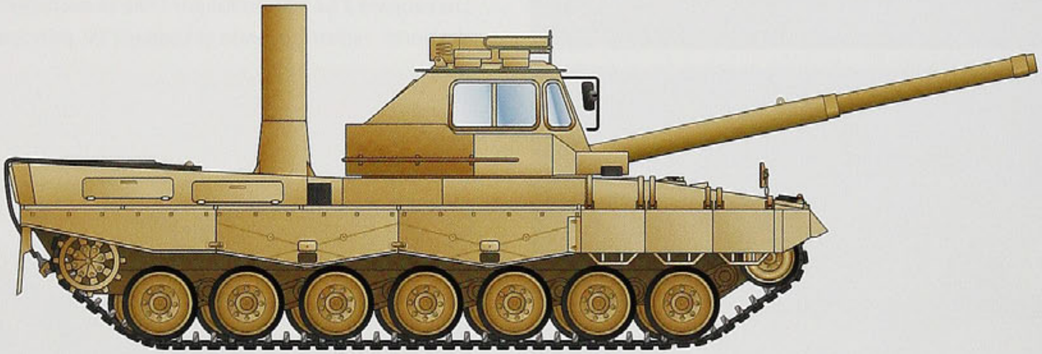




Tanque Leopard 2 A4, 2.ª BRIACO Cazadores, Grupo Guías, Baquedano, Iquique, 2009.



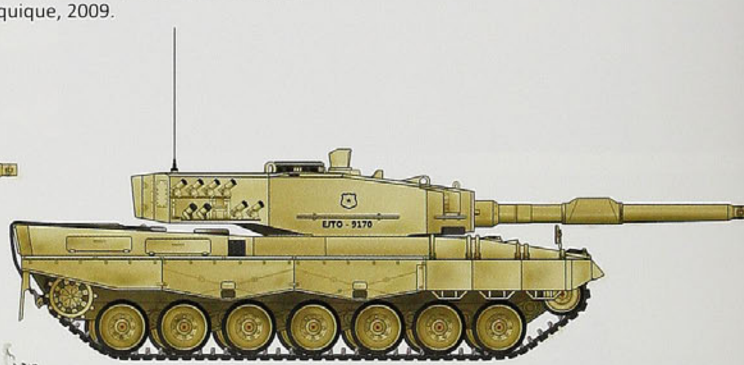
Leopard 2 A4 1.ª BRIACO Coraceros, Fuerza de tarea Yávar, tanque comando.



Tanque Leopard de Conducción, Centro de Entrenamiento de Tanques, Baquedano, Iquique, 2009.



Leopard 2 A4, 1.ª BRIACO Coraceros, Grupo Vencedores, sector El Buitre, Arica, 2009.



Tanque Leopard 2 A4, Centro de Entrenamiento de Tanques, Baquedano, Iquique, 2009.

LEOPARD 2 A4

MBT Leopard 2 A4

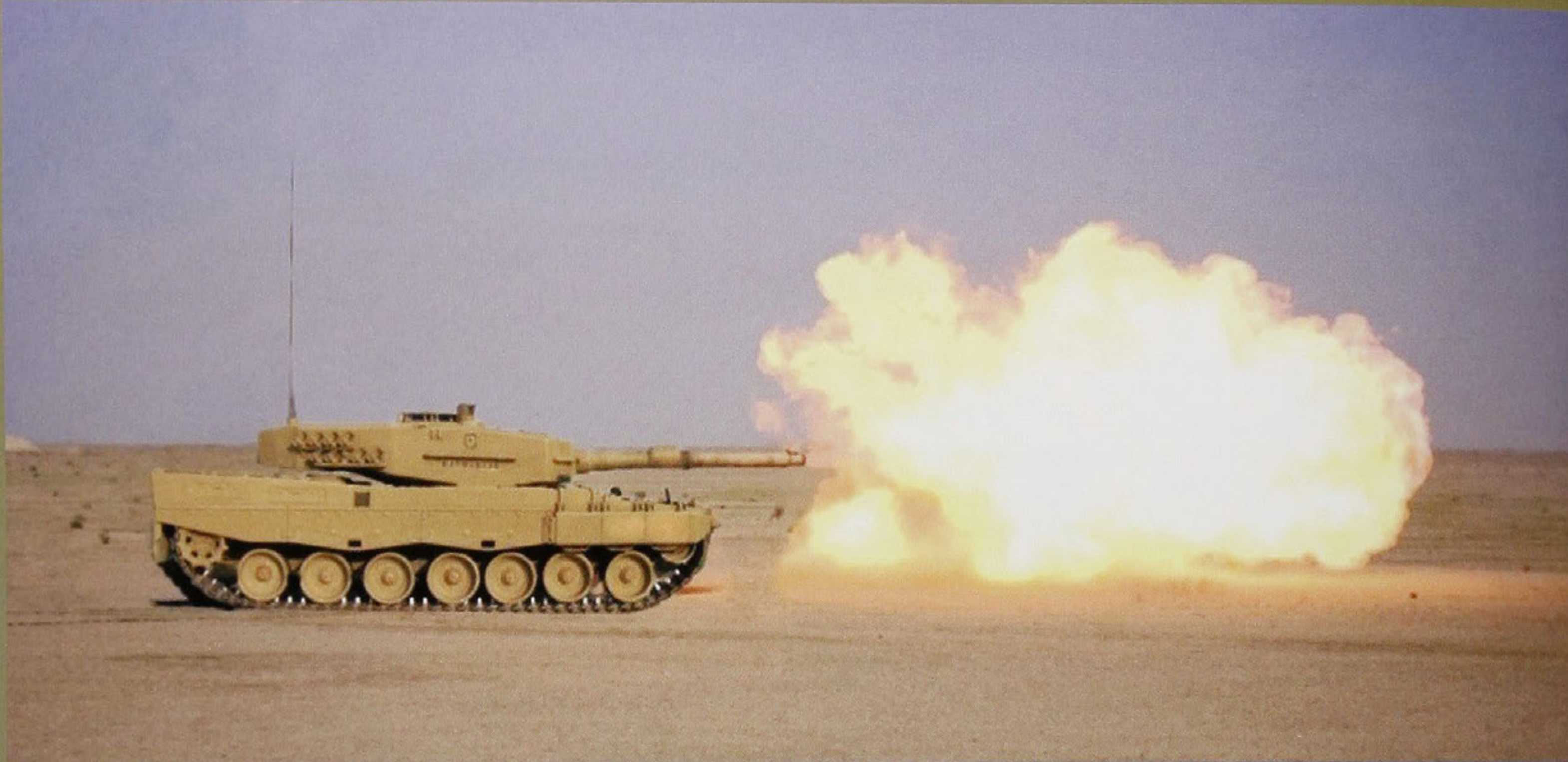














Avance del Leopard 2 A4 en la pampa nortina

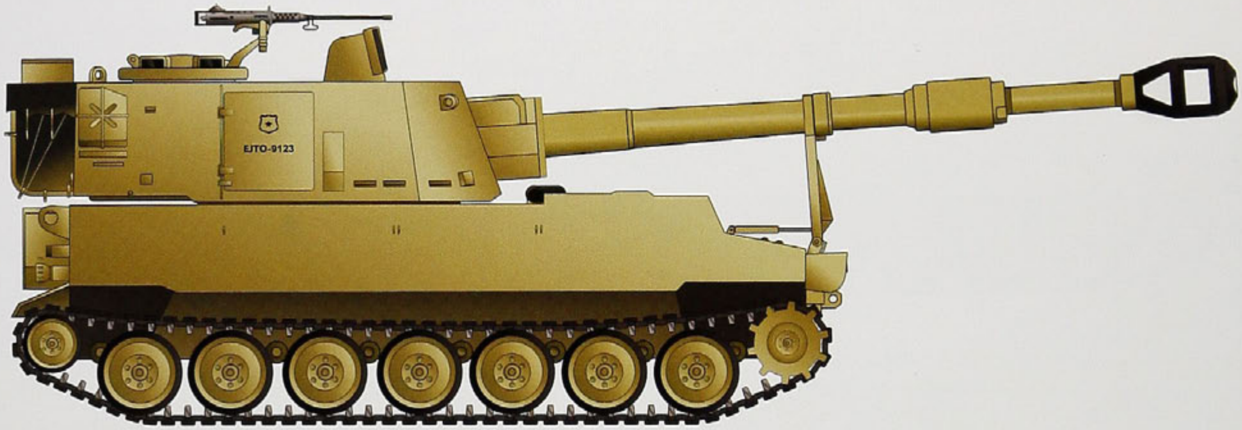




Grupo ATP M-109 CL, Baquedano, Iquique, 2008.

M-109 CL

OBÚS AUTOPROPULSADO 155 MM M-109 CL



M 109 CL, 1.ª BRIACO, Grupo de Artillería Dolores, sector Copas de Agua, Pampa Chaca, Arica, 2009.

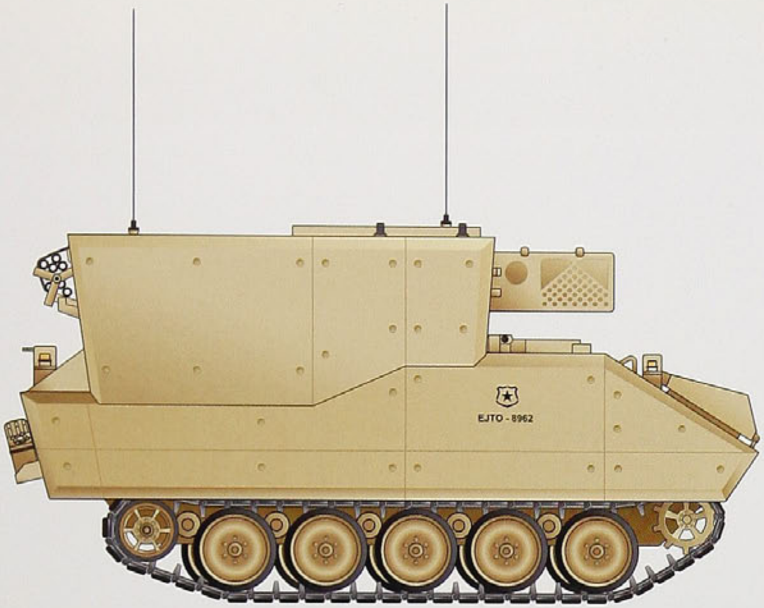
Fabricación	: EE.UU. / Suiza
Tripulación	: 6
Largo	: 9,05 m
Ancho	: 3,18 m
Alto	: 3,2 m m
Peso	: 25,5 t
Armamento	: obús 155 mm M185/ L39
Blindaje	: duraluminio
Velocidad	: 56 km/h
Motor	: Detroit Diesel 8V de 440 hp
Peso/potencia	: 19,5 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 350 km

El obús autopropulsado de 155 mm M-109 CL es una versión actualizada del exitoso M-109 A1, norteamericano, que es la pieza más utilizada en los países occidentales. Esta pieza es derivada, a su vez, del M-109 que contaba con un obús más corto y de menor alcance.

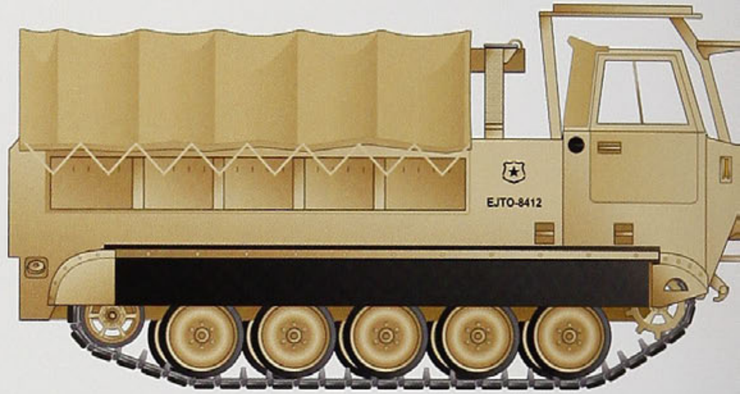
Su casco se basa en un blindaje de duraluminio, con características similares a la familia M-113. Cuenta con una torre giratoria amplia que contiene el obús de 155 mm M-185/L39, sus sirvientes y el moderno sistema de control de fuego. Su movilidad y velocidad han demostrado ser superiores al ATP 155 mm F3, sobre chasis AMX-13, y su alcance también es muy superior, principalmente, al emplear granadas con el propulsor Base bleed.

Lo más novedoso y efectivo de la versión M-109 CL, modernizada por la empresa suiza Ruag, es su sistema de control de fuego extremadamente preciso, que reduce el tiempo de apertura de fuego al requerido para detener el carro, ingresar los datos de tiro y hacer fuego.

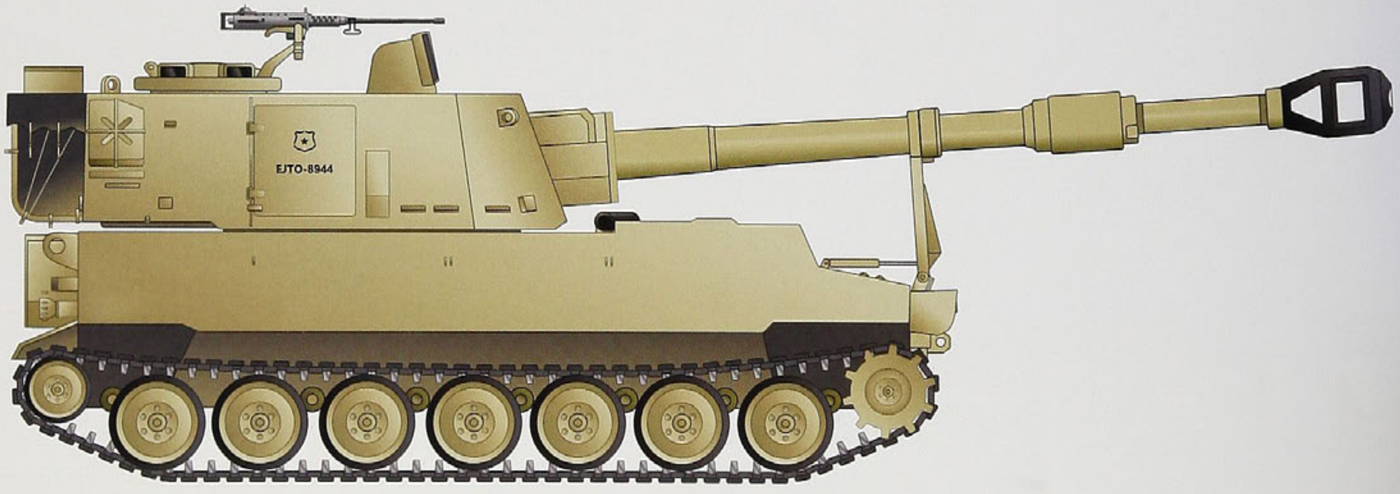
Desde la adquisición de los M-109 CL y su integración a los grupos de artillería autopropulsada, las Brigadas Acorazadas cuentan en todo momento con un efectivo apoyo de fuego, preciso, persistente, con mayor alcance y letalidad.



AIFV M 577 A1, carro central de tiro, 1.ª BRIACO Coraceros, Grupo Dolores, sector El Buitre, Arica, 2009.



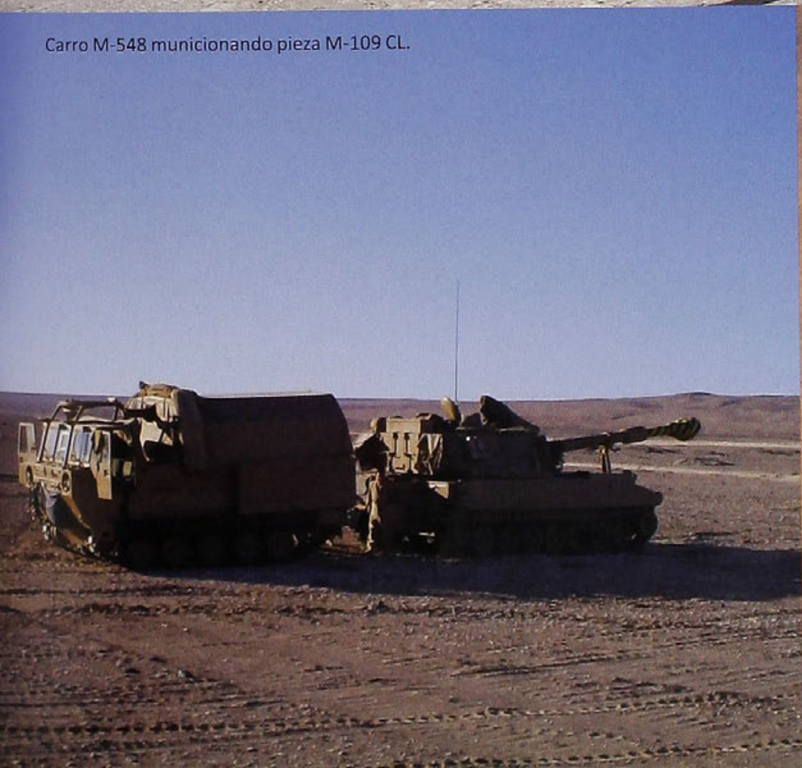
M-548 A1 carro transporte de munición, Grupo Dolores, sector El Buitre, Arica, 2009.



M 109 CL, 2.ª BRIACO, Grupo de Artillería Salvo, Pampa Perdiz, Iquique, 2009.



2.ª Batería del GR Art. N.º 9 Salvo, en el sector de Dubliza, Baquedano, 2007.



Carro M-548 municionando pieza M-109 CL.



Batería M-109 CL en misión de fuego, Pampa Perdiz, Iquique, 2008.

M-109 CL













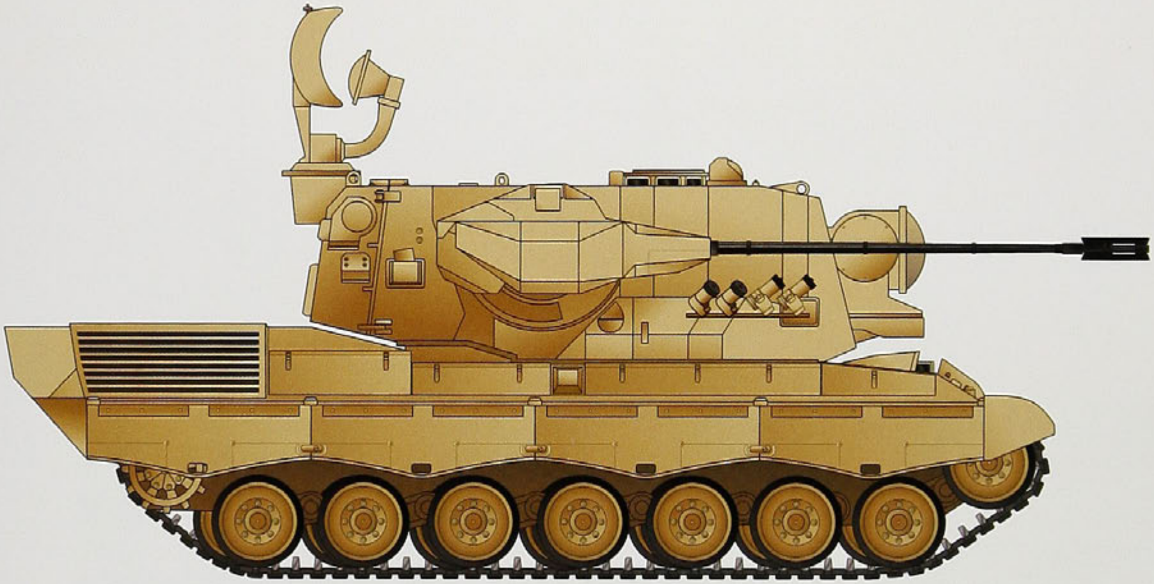
GR Art. N.° 9 Salvo, realizando ejercicios de entrenamiento e instrucción, sector Dubliza, 2007.



Tanque antiaéreo Gepard.

GEPARD

TANQUE ANTIAÉREO GEPARD



Fabricación	: Alemania
Tripulación	: 3
Largo	: 7,26 m
Ancho	: 3,25 m
Alto	: 3,07 m
Peso	: 45 t
Armamento	: 2x Oerlikon 35 mm
Blindaje	: 10 - 70 mm
Velocidad	: 65 km/h
Motor	: Mercedes Benz V 10 policarburante de 830 hp
Peso/potencia	: 18,4 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 600 km

En 1965 comenzó el programa de desarrollo del Gepard para reemplazar al anticuado M-42 de 40 mm, que era marcadamente inferior al carro antiaéreo ZSU-23/4 que operaban los soviéticos. Después de evaluar los prototipos en competencia, se decidió por el construido por Oerlikon-Contraves, Siemens, Hollandese Signaalapparaten y Krauss-Maffei-Porsche.

En 1971, el Ejército alemán recibió cuatro Gepard para evaluación y, posteriormente, entre 1976 y 1980, 420 tanques antiaéreos con dos cañones de 35 mm Oerlikon-Buhrle KDA L/R03 35/90, los cuales disparaban, dirigidos por un radar desarrollado por Siemens, 550 tiros por minuto.

El Gepard utiliza un chasis modificado de Leopard 1, diseñado por Porsche, aunque es construido por Krauss-Maffei. En la parte posterior de la torre se ubica un radar de búsqueda doppler de Siemens con un alcance de 15 Km, que fija al objetivo automáticamente en azimut, elevación y distancia. El computador de control de fuego de Contraves calcula los ángulos de dirección y cuando el objetivo se encuentra a unos 4000 m, el Gepard abre fuego automáticamente.

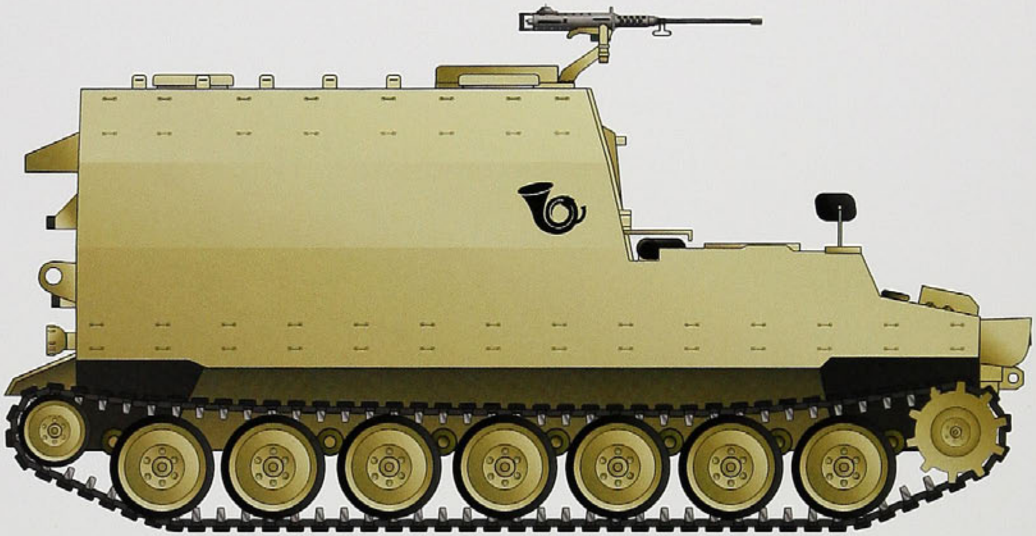
En forma óptica, tiene una mira panorámica estabilizada para la adquisición de objetivos aéreos o terrestres. Cada cañón cuenta con una carga de 310 proyectiles del tipo HEI-T, alto explosivo incendiario; SAPHEI-T, perforante de alto explosivo incendiario; APDS-T, perforante subcalibrado; además de proyectiles de práctica TP-T.

El Gepard es reconocido como el tanque antiaéreo más eficiente de occidente, dando una efectiva protección a distancias de 4000 m, siendo necesaria su integración al sistema de defensa aérea para complementar su capacidad con los misiles tierra-aire.



Carro comando M-108.

M-108



Carro M-108, 2.ª BRIACO Cazadores, carro comando Cdte. de la Brigada, Pampa Perdiz, Iquique, 2009.

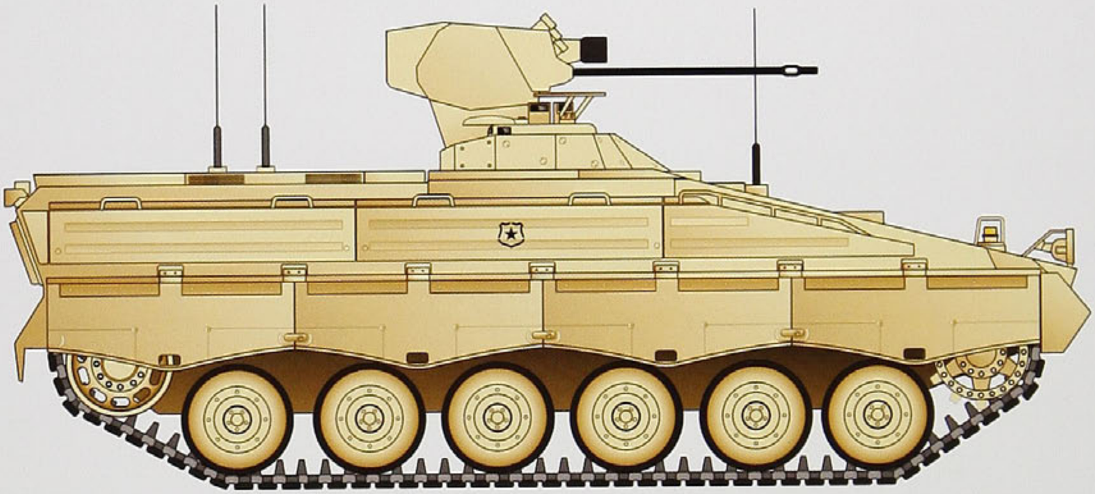
El M-108 corresponde originalmente al carro de municionamiento de las piezas M-109, no obstante, también ha sido modificado para servir como central de tiro y puesto de mando, como el representado en la ilustración.

Al no llevar el pesado obús de 155 mm, las características del carro M-108 han tenido importantes variaciones, que lo hacen más rápido y móvil, y también más espacioso y adecuado a las necesidades de los comandantes que otros carros de comando.



MARDER 1A3

CARRO MARDER 1 A3



Fabricación	: Alemania
Tripulación	: 3+ 6
Largo	: 6,88 m
Ancho	: 3,38 m
Alto	: 3,01 m
Peso	: 34 t
Armamento	: cañón 20 mm Rheinmetall MK 20 Rh202 coaxial MG3 7.62 mm NATO
Blindaje	: acero espaciado resistente a munición APDS de 30 mm
Velocidad	: 70 km/h
Motor	: MTU MB 833 Ea-500 diesel 6 cilindros de 600 hp
Peso/potencia	: 17,6 hp/t
Suspensión	: barras de torsión
Autonomía	: 500 km

Con la adquisición de los tanques Leopard 2 A4 se obtuvo una capacidad de combate sobre la marcha que solamente se conocía en la teoría y que había sido delineada a grandes rasgos, pero que nunca se había practicado con tanta eficacia como ahora.

El combate móvil, es decir, la serie de acciones que se realizan contra una fuerza tan móvil como la propia, que es capaz de combatir sobre la marcha y que evoluciona con rapidez, había sido practicado muchas veces, con y sin sistemas de giro estabilización, empleando desde los M-3 Stuart hasta los Leopard 1V, pero nunca con la velocidad, movilidad y a las distancias de combate que son posibles ahora con el tanque Leopard 2 A4, de día y de noche.

Esta nueva capacidad evidenció un nuevo problema: la Infantería Mecanizada no podía seguir el ritmo de los Leopard 2 A4, se rezagaba y su movilidad en todo terreno era inferior, lo que obligaba a que los tanques redujeran sus capacidades para mantenerse al ritmo de los carros, cuando la idea general de empleo era precisamente la opuesta.

MARDER 1A3









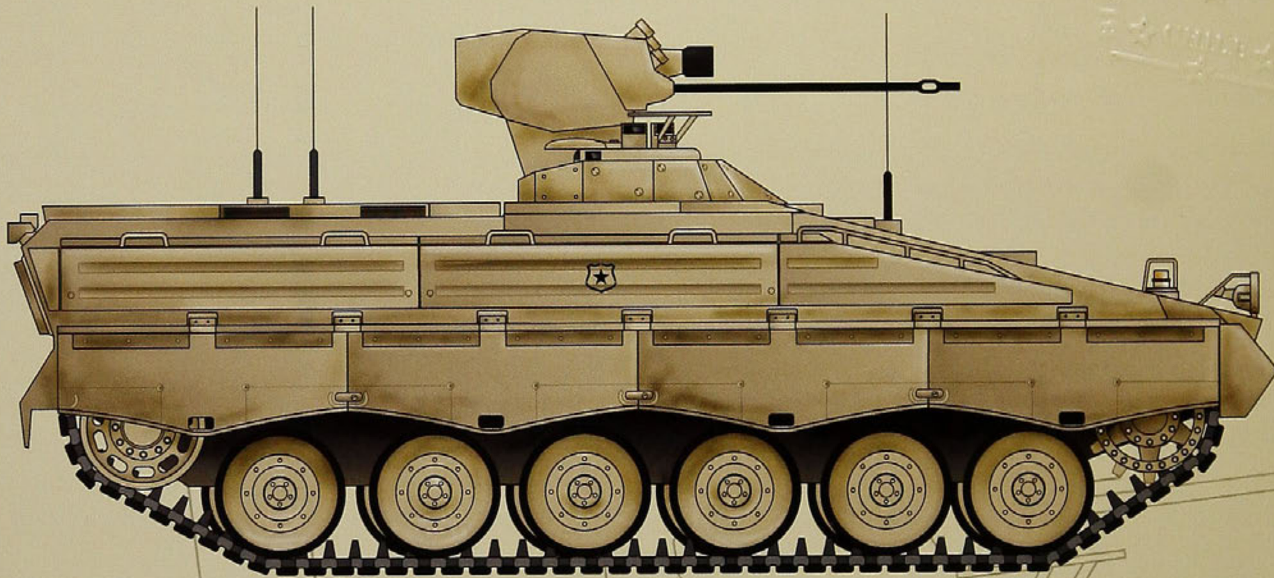
El Ejército resolvió la creación de la Infantería Blindada, equipando a ciertas unidades mecanizadas con el carro de combate de infantería Marder 1 A3, considerado como uno de los mejores de su tipo en todo el mundo. El Marder era el carro ideal para actuar junto a los nuevos Leopard 2 A4, formando fuerzas de tarea o equipos de combate con el propósito de complementar sus capacidades de combate lejano con las de combate cercano en una sola unidad, independientemente de su magnitud.

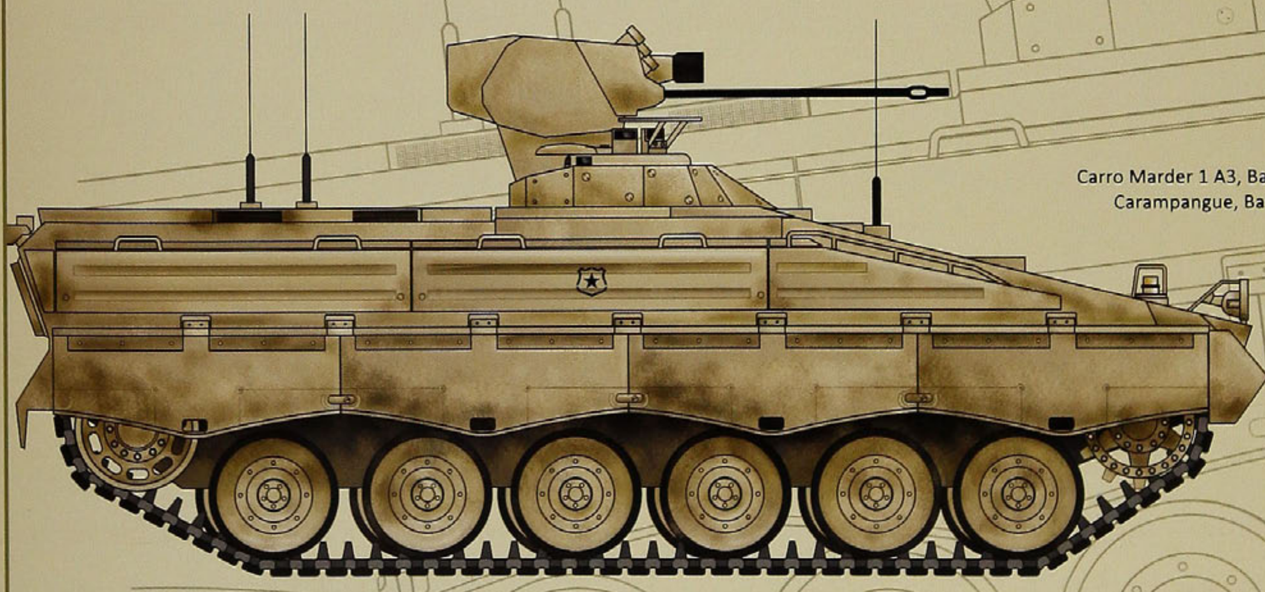
La concepción de empleo de la nueva Infantería Blindada, en el contexto de la Guerra de Maniobra, permite que las unidades mecanizadas asuman las tareas de seguir y apoyar a las Brigadas Acorazadas o de seguir y asumir su misión; en tanto, la Infantería Motorizada cumple con la misión de relevar a las unidades mecanizadas y consolidar los objetivos para permitir que la Brigada Acorazada pueda explotar el éxito.

Carros Marder en el altiplano chileno.



Carro de combate de infantería Marder 1 A3 de la
Fuerza de Tarea Cóndor, Arica, 2009.





Carro Marder 1 A3, Batallón de Infantería Blindada
Carampangue, Baquedano, Iquique, 2009.









MARDER 1A3



HISTORIA DE LOS VEHÍCULOS BLINDADOS DEL EJÉRCITO

IGM TALLERES GRÁFICOS